

Plenum KZ PZPR

Umieszczona w ostatnich „Sygnałach MPK” rozmowa pt. „Co robimy na konferencji?” zwołująca nas w dużym stopniu z dokładnej relacji z pierwszego punktu obrad **Plenum KZ PZPR** odbytego 29 marca, w którym poproszono delegata MPK-owskiej organizacji partyjnej tow. **Tadeusza Trzmiela** o złożenie informacji ze swej działalności na Krajowej Konferencji Delegatów PZPR. Odnajdujemy tylko kilka uwag delegata do przebiegu obrad: wysoko ocenę przedstawionego przez W. Jaruzelskiego referatu Biura Politycznego, wskazywanie w dyskusji na mnogość trafnych programów i na ich niewystarczającą realizację, na coraz trafniejszy dobór centralnych kadr przy odradzaniu się zjawiska sobiepaństwa, a w zespole III ds. reformy gospodarczej i polityki ekonomicznej na jednoznaczne wnioski: reforma — tak, zmiany — nie (przy dopuszczeniu odpowiednich modyfikacji branżowych). Podobno nam się też niesztampowe omówienie uchwał Konferencji z podkreśleniem rangi deklaracji programowej „O co walczymy, dokąd zmierzamy”.

W dyskusji członkowie Plenum skupili się na sprawach zasadniczych — mówiono o trudnościach pełnienia funkcji opiekuńczej państwa w aktualnej sytuacji gospodarczej, a zwłaszcza rynkowej, o potrzebie bardziej konsekwentnego realizowania uchwał IX Plenum KC w sprawach młodzieży. Nie zabrakło oczywiście pytań ciekawostkowych na temat pojedynczych wystąpień, atmosfery sali czy też kondycji delegatów. Kiedy sekretarz KZ **Józef Stręk** dziękował naszemu delegatowi za jego postawę, za wystąpienie po raz pierwszy na tak wysokim forum z problemami komunikacji miejskiej, za wytrwałość i konsekwencję w działaniu — wskazał od razu, iż teraz najważniejsze staje się przeniesienie treści obrad i uchwał, szczególnie deklaracji Konferencji do praktyki działania wszystkich członków partii.

Wiele uwagi poświęcono zbliżającym się wyborom do rad narodowych. Przewodniczący ZR PRON **Bogdan Kowalczyk** przypomniał za ordynacją wyborczą dalszy tok postępowania oraz zaprezentował ustaloną 20 marca na zebraniu przedstawicieli wszystkich organizacji społeczno-politycznych 42-osobową listę pracowników MPK — kandydatów do wzięcia udziału w wyborach stopniowo dzielnicowego i wojewódzkiego (realne szanse wejścia na listę trudno jeszcze określić). Sekretarz **Tadeusz Zwoliński** poinformował, iż przedsiębiorstwo obsługiwać będzie dwa okręgi wyborcze na os. Woła Duchacka-Zachód i przedstawił proponowany skład komisji wyborczej. Obie listy zostały zaakceptowane.

Ranga problemów komunikacyjnych jest tak duża, iż sprawa bardzo istotna staje się to, kto i jak będzie je prezentował na forum organów przedstawicielskich. Dotychczasowe, choć jednostkowe, doświadczenia są zachęcające — trzeba je teraz prowadzić z większą siłą, bardziej systemowo — stwierdził dyr. T. Trzmiel. W jednej z dzielnic naczelnik oświadcza, że komunikacja jest dla niego tematem węzłowym numer... 70. W innych też, mimo częstych kontaktów, dostarczania materiałów itp. nie jest najlepiej. Odpowiednie przygotowanie kandydatów na radnych, wyposażenie ich w mocną argumentację na zebraniach przedwyborczych, a następnie stały kontakt z nowo wybranymi radnymi (m.in. poprzez tradycyjne już okresowe spotkania z dyrekcją) musi w przyszłości przynieść efekty.

A teraz kilka danych, zaczerpniętych z przyjętej przez Plenum informacji o pracy Egzekutywy i Sekretariatu KZ. Nastąpił pewien wzrost MPK-owskiej organizacji partyjnej — liczy ona obecnie 814 towarzyszy, w tym 24 kandydatów. Dokonano sporego wysiłku organizacyjno-programowego, konkretyzując zadania ostatniej konferencji. Konsekwentnie realizuje się także formy pracy Egzekutywy jak posiedzenia wyjazdowe (były w ZAW i ZTP) czy wspólne z Prezydium ZZ ZSMP. Z tematów „produkcyjnych” krytycznie omówiono realizację naszych inwestycji oraz przebieg uruchomienia Wydziału Pracy Chronionej. Rozwinięto działalność szkoleniową, w tym reaktywowano szkolenia kandydatów.

W drugim kwartale na obradach plenarnych postawi się ocenę stanu zapasów ponadnormatywnych oraz urządzeń i materiałów niezbędnych, a Egzekutywa, oprócz „wyjazdówki” w ZNA rozpatrzy tryb skarg i zażaleń zgłaszanych do KZ i dyrekcji, informacje o pracy Klubu Techniki i Racjonalizacji, o akcji wieczasowej. Będzie ona przede wszystkim czuwać nad najważniejszymi, politycznymi wydarzeniami: przygotowaniem do wyborów, obchodów Święta Pracy i 40-lecia PRL. Z tej to właśnie okazji powołano nasz własny, honorowo-robotczy Komitet Obchodów, oraz przyjęto, po dłuższej dyskusji propozycję wpisu do Księgi Czynów MPK, prowadzonej przez Komitet Zakładowy. (aml)



Święta — więc i Emaus za pasem

Fot. ST. MAKAREWICZ

Spokojnych Świąt

Dobre rozwiązania systemowe — gubimy się w drobiazgach

28 marca omawianiem problematyki ekonomiczno-financej rozpoczęto nowy cykl narad kadry kierowniczej (wraz z członkami kadry rezerwowej) — mają mieć one odtańczone charakter tematyki, prezentując podstawowe zagadnienia poszczególnych pionów. To, że na inaugurację wybrano pion ekonomiczny i głównego księgowego nie jest przypadkiem: w dobie coraz bardziej konsekwentnego funkcjonowania reformy, w dobie „trudnego pieniądza” sprawy właściwego gospodarowania powierzonym majątkiem, uzyskiwania jak najlepszych wyników ekonomicznych i eksploatacyjnych przy jednoczesnym obniżaniu kosztów stają się absolutną koniecznością.

Konsekwencje płynące ze zmian w systemie ekonomiczno-financej w r. 1984 szeroko omówił dyr. **Alojzy Kusina**. Utrwalają one zasadę samofinansowania przedsiębiorstw. Dalszemu umocnieniu ulega kategoria zysku jako źródła działalności przedsiębiorstwa, a wspomniany „trudny pieniądz” przejawia się nie tylko w nasilaniu kontroli (np. przy udzielaniu dotacji przedmiotowej) lecz przede wszystkim poprzez przerzucanie w większym stopniu na przedsiębiorstwa ciężaru inwestycji. I tak np. za tabor, dostarczany dotychczas przez resort bezpłatnie, musimy już płacić 20 proc. Zaczynają się kureczyć inwestycje finansowane z budżetu terenowego. Po uwzględnieniu nowych prze-

pisów nastąpiło przeszacowanie majątku naszego przedsiębiorstwa z 4.439 mln zł na 11.670 mln zł, a tym samym znaczny wzrost amortyzacji. Rośnie oczywiście odpowiedzialność finansowa, a życie wymusza konieczność lepszego wykorzystania majątku, zwłaszcza środków trwałych (u nas to głównie sprawa wysokiej gotowości taboru i niedopuszczania do strat). Wprawdzie obecny poatek dochodowy ma liniowy charakter, wprawdzie utrzymanie możliwości wyliczania PFAZ-u od średniej płacy jest znacznie lepsze od globalnego funduszu płac (różnica jest spora, prawie trzykrotna), a ustalenie progu wolnego od obciążeń na 14 czy 17 proc. jest korzystne, (Dokończenie na str. 2)

O tej nowince technicznej to i owo przebakowano. Czekaliśmy aż się wykluje, ale na początku kwietnia, chcąc nie chcąc, odwiedziliśmy w ZTH twórców tramwaju tyrystorowego. Ryło to przy okazji niecodziennej konferencji prasowej, jaką dla krakowskiej dziennikarzy zorganizowała Dyrekcja MPK. Moze dwa zdania o samej konferencji — organizuje się takowe dość często, jednak ostatnia była nietypowa, bowiem oprócz informacji, jakie przekazał na Brożka naczelny dyrektor i

U twórców tramwaju tyrystorowego

jego zastępcy, wsadzono żurnalistów do autobusu i obwieziono po niektórych końcówkach autobusowych — nich się naocześnie przekonają z jakimi trudnościami boryka się przedsiębiorstwo, kiedy chce sprostać postulatowi społeczeństwa lub oczywistym potrzebom, w zakresie uruchamiania nowych linii, bądź ich wydłużania. W trakcie objazdu wicedyrektorzy i kom-

petentni pracownicy udzielali bez przerwy objaśnień, które znalazły nazajutrz wyraz w krakowskiej prasie codziennej, nie ma ich więc sensu z tak dużym opóźnieniem powtarzać na naszych łamach. Są to zresztą dane oraz fakty znane naszym pracownikom na co dzień, adresatem ich byli bowiem pasażerowie — mieszkańcy Krakowa, którzy czasem w trakcie żądań i na-

rzekań nie zawsze mają rozeznanie w wielu niemożnościach ze strony MPK, no i władze administracyjne miasta i poszczególnych dzielnic, od których zależy wyjście naprzeciw dobrym chęciom naszego przedsiębiorstwa (poprawienie nawierzchni, budowa pętli i dróg dojazdowych do osiedli itp.). Niechże też społeczeństwo wie, ile wysiłku wkłada załoga MPK, jego kie-

rownictwo, aby komunikację miejską poprawić, bo odczuwalna zmiana na lepsze nie przyszła sama.

Do tych wysiłków zaliczyć należy ciągle zabiegi modernizacyjne. To, co nam jednak szykują w ZTH, może prawdziwie zrewolucjonizować komunikację tramwajową i to w takim aspekcie, o jakim chodzi właśnie tu — w ciasnym zabytkami zabudowanym Krakowie. Sprawa tramwaju tyrystorowego nie jest zbyt rozpowszechniona wśród naszej załogi, może więc z tego (Dokończenie na str. 2)

● Za sprzątanie peronów przystankowych nasze Przedsiębiorstwo płaci MPO, natomiast torowiska sprzątam sami. Coraz częściej się zdarza, iż posprzątane jednego dnia torowisko na dzień następny wygląda jak śmietnik, co powoduje interwencje i mandaty służb porządkowych. Okazuje się, że sprzątający perony „wpadli na rewelacyjne udogodnienia”: śmieci z peronów zmiatają na torowiska. Zmiatać stamtąd już nie muszą, bo to działka MPK.

Klasyfikację tego przykładem jest ulica Kocmyrzowska.

● Od 1 kwietnia uruchomiono nową linię pociągów „D”. Jeździ z Woli Duchackiej-Zachód do centrum Nowej Huty. Autobus bardzo potrzebny, trasa też całkiem dobra ustalona. Wątpliwości budzi tylko przystanek końcowy i początkowy w Hucie. Zdaniami pasażerów zbyt oddalony od placu Centralnego. Korzystniej byłoby usytuować przystanek początkowy obok przystanku dla linii „A” przy pl. Centralnym. Prosiłoby się też przystanki pod Merkurym i Halą Targową w ścieżniku N. Huty.

● Z przyjemnością trzeba stwierdzić, że zgodność kursów z rozkładem jazdy na trasie linii „104” jest niemalże zegarmistrzowska. Nareszcie na ten autobus można liczyć. Oby tylko nie zapeszyć.

● Nie szczęści się tegorocznej akcji „Posesja”. Pogoda jakby zamieciała się na sprzątających (czy

Turniej Młodych Mistrzów Techniki

Podsumowano Turniej Młodych Mistrzów Techniki za rok 1983. Oceny projektów dokonał sąd konkursowy pod przewodnictwem zastępcy dyrektora ds. technicznych, Mariana Kalinowskiego. Z ogólnej liczby 261 projektów (w ramach TMMT — 98) zgłoszonych w 1983 r. do Turnieju zakwalifikowano 76, z czego 21 dotyczyło bhp. Spośród 189 twórców, 88 było uczestnikami TMMT. W klasie „debiut” oceniono 5 projektów i choć nie oceniono ich najwyższej (I nagrody nie przyznano), wyróżniono wszystkie, zachęcając w ten sposób młodych racjonalizatorów do poszukiwania dalszych rozwiązań. Dwie równorzędne drugie nagrody otrzymali: Narcyz Klimek (ZNA) za projekt „Zabezpieczenie wózka akumulatorowego przed uruchomieniem przy włączonej wtyczce ładowania akumulatorów” i Piotr Ochmański (ZNA) za „Zestaw przyrządów do naprawiania sworzni spornika stabilizacyjnego PR-110”. Dwie równorzędne III nagrody otrzymali: Sylwester Klimek, Krzysztof Sochacki (ZSP) za projekt „Elektroniczny stabilizator napięcia 24 V/30A z zabezpieczeniem przed zwarcieniem i przeciążeniem” i Jan Stawowy (ZNT) — „Zabezpieczenie klucza do dokręcania kół jezdnych”. Wyróżniono współautorów projektu z ZTH, Józefa Mirka i Tadeusza Prokopa.

W klasie „pozostałe” jakoś wniosków oceniano dobrze. I nagrodę przyznano Jackowi Jabłońskiemu (ZTH) za projekt „Stanowisko diagnostyczne do badań przekładników PST-257a po naprawie warsztatowej”. Wniosek ten ma szansę stać się wzorem użytkowym. II — Tadeuszowi Stefanii i Pawłowi Rożkowi (ZAC) za „Stanowisko do wulkanizacji membran miechów powietrznych autobusu PR-110 i Ikarus”, III, równorzędnie otrzymali Kazimierz Wówk i Eryk Puchalski (ZNT) za „Regenerację piasty bębna 102N i 105N” oraz Lesław Gatlik i Roch Mostowski (ZTH) za „Elektroniczny mieszalnik do sporządzania roztworu potasowej KOH”. Wyróżniono projekty Leszka Grocholi, Małgorzaty Łady i Zdzisławy Muzyk (ZSP), Edwarda Szafrana, Bogusława Witko i Tadeusza Sachlińskiego (ZNT), Zbigniewa Czopka i Bronisława Kłosa (ZAC) oraz Andrzeja Dworakowskiego i Adama Kuleszy (ZAB).

Ze zgłoszonych do eliminacji dzielnicowych projektów, w grupie „debiut” N. Klimek otrzymał jedną z równorzędnych dwóch trzecich nagród (I i II nie przyznano), zaś w grupie „pozostałe projekty” J. Jabłoński otrzymał drugą nagrodę, a E. Puchalski i K. Wówk jedną z dwóch trzecich. Również jedno z dwu wyróżnień przypadło w udziale racjonalizatorom z MPK — R. Mostowskiemu i L. Gatlikowi.

Należy nadmienić, że nasza Zakładowa Komisja Organizacyjna TMMT w ocenie sądu konkursowego TMMT ZD ZSMP wypadła bardzo dobrze i otrzymała I nagrodę. Można więc mówić o podwójnym sukcesie.

Istotne jest, że wszystkie przyjęte w TMMT projekty zastosowano. I choć żaden z nich nie został opatentowany, cieszyć może fakt, że nie pracujemy bezmyślnie, że staramy się sami sobie organizować pracę, ułatwiać ją, szukając nowych rozwiązań. Czasami na pozór drobne usprawnienia dają w skali zakładu wysokie efekty ekonomiczne, obniżają pracochłonność czy materiałochłonność, okazują się wielce przydatne. Cieszyć może tym bardziej, że myślimy na podstawowych stanowiskach pracy. Spośród 88 młodych twórców, 84 to robotnicy i dlatego ważne jest, aby zapewnić im pomoc i dostęp do informacji technicznej na bieżąco.

T. BRANDYS

Czyny 40-lecia

W ramach czynów produkcyjnych, społecznych i FASM podjęły pracę kół ZSMP. 21 marca młodzieżowcy z Zakładu Napraw Tramwajów rozpoczęli mycie okien hali zakładu. Wartość wykonanej pracy około 90 tys. zł. 23 marca młodzi pracownicy Zakładu Sieci i Podstacji pomałowali siatkę wokół podstacji „Grzegorzka”. Wartość — około 30 tys. zł. ZSMP-owcy z Zakładu Taksowek 24 marca porządkowali teren na os. Zielonym po malowaniu zakładu, zaś z Zajeżdźni Autobusowej Czyżyny wspólnie z wychowankami Państwowego Domu Dziecka, któremu patronują, 2 kwietnia porządkowali teren zajeżdźni.

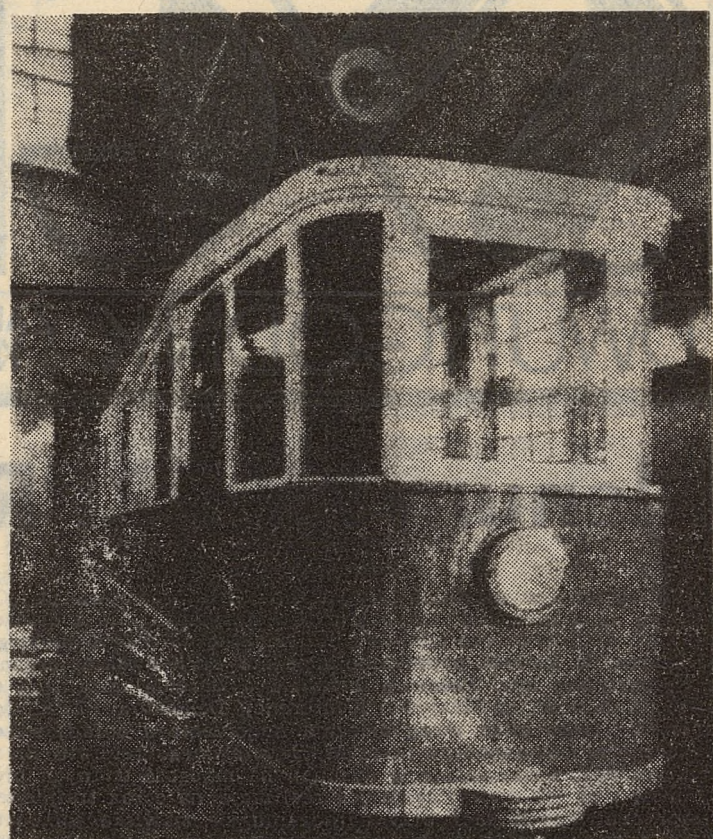


też mających zamiar to zrobić). Oby tylko śnieg i deszcz nie stały się ostatecznym wytłumaczeniem dla leniwych. Jednocześnie z akcją „Posesja” trwa w naszym przedsiębiorstwie tradycyjny już od lat wiosenny przegląd stanowisk pracy. Niektórzy zrywają się, chcieliby tę akcję ogólnokrakowską połączyć z tą BHP-owską i odważyć wszystko za jednym zamachem. Zgadza się jednak ze stanowiskiem BHP, by tych spraw nie łączyć. Jeżeli już nawet nie przyzwyczajamy się do porządku to przynajmniej dłużej będzie czysto.

● Przed Działem Kadr na pierwszym piętrze codziennie tłumy młodych ludzi. Czyżby tylu chętnych do pracy w naszym Przedsiębiorstwie? A może są to wyniki ostatnich ogłoszeń prasowych o zatrudnieniu w MPK?

● Na skutek sporów działkowi rzów z Zarządem o miejsce, przez które miały przebiegać kable energetyczne, tych w konskwencji, nie ułożono. Jeszcze raz sprawdziło się stare porzekadło o jedności i budowaniu.

● Zarządzeniem dyrektora MPK z dnia 28 marca br. wprowadzono nowe stawki dla uczniów klas I i II oraz dla młodocianych odbywających przyuczenie do określonej pracy. Uczniowie klas I w zawodzie elektromontera napraw pojazdów samochodowych, mechanik napraw pojazdów samochodowych i blacharz samochodowy otrzymywać będą 2050 zł, a elektromechanik, ślusarz oraz inni w deficytowych zawodach w MPK po 2250 zł. Klasy II odpowiednio 2400 i 2700. W stawce tej mieści się także rekompensata. Natomiast uczniowie klas III otrzymują stawkę odpowiadającą I kategorii zaszerogowania — 21 zł za godz. plus rekompensata. Ci spośród wymienionych, którzy osiągają pozytywne wyniki w praktycznej i teoretycznej nauce i właściwie realizują obowiązki zawarte w regulaminie mogą mieć przyznawane nagrody kwartalne w wysokości 20 proc. wynagrodzenia kwartalnego. (F.S.)



Pięknie prezentuje się zrekonstruowana przez ZNT „Norymberga”. Aż żal, iż opuści ona granice kraju. Już odmalowana wygląda jak cacko. Póki co, można ją jeszcze zobaczyć w ZNT. Fot. ST. MAKAREWICZ

Kronika ZSMP

● W MPK rozpoczęła się IV Dekada Kół ZSMP. 3 kwietnia br. odbyło się spotkanie członków VI Koła ZSMP z ZAC ze Stanisławem Czajkowskim, prezesem Zakładowego Koła ZBoWiD.

● Stanisław Czajkowski, pracujący w naszym przedsiębiorstwie od 1941 r., podzielił się z młodzieżą wspomnieniami z tamtych lat. Szczególnie zainteresowanie budziły refleksje z czasów okupacji i wyzwolenia miasta. A jak wyglądało MPK 40 lat temu? „Przedsiębiorstwo było małe, jako że i Kraków nie był wtedy tak wielkim miastem, jak dziś. Były też zniszczenia, ale największym utrudnieniem były zniszczone mosty, stąd podział miasta na Podgórze i Śródmieście. Ludziom żyło się trudno, brakowało podstawowych artykułów, ale radość z wolności niwelowała wszelkie braki. Przedsiębiorstwo zaczynało powoli żyć: remontowano tabor, zniszczoną sieć, znów zbierała się orkiestra, popularny stawał się sport. Duży udział w uruchamianiu przedsiębiorstwa miała młodzież i jej organizacja, która od samego początku przejawiała swoją działalność”. Podczas spotkania wywiązała się żywa dyskusja. Dyskutowano o rozwoju MPK w latach minionego 40-lecia, o zagrożeniu pokoju i groźbie wojny nuklearnej. Odczytany został także list przewodniczącego ZG ZSMP Jerzego Jasiekami do członków ZSMP.

● 4 kwietnia w Zespole Szkół Elektrycznych odbyły się eliminacje IX Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP „40 lat Polski Ludowej”. Startowało 37 zawodników. Miło domnieć, że nasi reprezentanci dobrze się przygotowali i zajęli... 4 pierwsze miejsca. Zwyciężył Roman Mastalerz (ZTX), II miejsce zajęła Bożena Stanik, III — Grażyna Skop, IV — Adam Zyzman, który brał udział tylko w eliminacjach pisemnych (wszyscy z Zarządu). Można im pogratulować. Otrzymał dyplomy i nagrody pieniężne ufundowane przez Zarząd Dzielnicowy ZSMP Kraków-Podgórze. Pozostali nasi reprezentanci — laureat eliminacji zakładowych Robert Gałdziński i Zbigniew Polak z ZSZ wypadli słabiej i zajęli dalsze miejsca. (tb)

Dobre rozwiązania systemowe — gubimy się w drobiazgach

(Dokończenie ze str. 1)

bo takiej dynamiki wzrostu usług czy wpływów z pewnością nie osiągniemy — ale, by utrzymać się na powierzchni musimy bezwzględnie wykonać zadania rzeczowe, wpływy i osiągnąć obniżkę kosztów. Możemy wprowadzić zaciągając kredyt i nawet taki, w wysokości 96 mln zł, uzyskaliśmy z NBP, ale po długich negocjacjach i pod ostrymi warunkami. Jeden z nich mówi o konieczności zmniejszenia zapasów, a tu rosną one niepokojąco, występuje zjawisko ich odkładania w magazynach (np. rotacja ze 110 podskoczyła do 190 dni). Jak twarde są to warunki niech świadczy fakt, że gdy w zapasach nie zjedziemy z ponad 800 mln zł to może nam zabraknąć pieniędzy na... wypłatę.

Główny księgowy Michał Jankowski, choć przyniósł pomyślną wiadomość, iż zweryfikowany bilans leży już w Izbie Skarbowej a

zysk za r. 1983 wyniósł 661.423 tys. zł (jest więc wyższy od planowanego o połowę), to jednoznacznie stwierdził, iż obecnie „coraz gorzej mu się żyje”. Reforma nas przez dwa lata rozpuściła — każdy właściwie kupował, co chciał. Podstawowym zagrożeniem dla przedsiębiorstwa stają się teraz nie obciążenia na PFAZ, lecz koszty. Obserwuje się niepokojące zjawisko zmniejszania się relacji pomiędzy kosztami bezpośrednimi (wchodzą w nie np. tabor, płace, remonty, w tym torowiska, amortyzacja itp.) a pośrednimi (cała reszta, nie związana bezpośrednio z produkcją czy świadczeniem usług). I tak np. po inwentaryzacji w ZTO stwierdzono zbyt dużą ilość nietrafnych zakupów, a wspomniane relacje kosztów w ZAB w ciągu roku z 87 proc. — 13 proc. zmniejszyły się na 84 proc. — 16 proc. Przy obecnym systemie cen regulowanych nie można podnieść kosztów po-

średnich, a każdą nieprawidłowość wychwytuje system podatkowy i w efekcie za ewidentnego bubla trzeba płacić podwójnie!

Po programowych wystąpieniach obu szefów pionów wypowiedzieli się poszczególni kierownicy. Pokazywano osiągnięcia, ale nie oszczędzano też nikogo. Okazuje się, że mamy bardzo dobre koncepcje — rozszerzamy np. zasady rozrachunku gospodarczego, doskonalimy system ewidencji środków trwałych i nietrwałych, analiz materiałowych i in. — a „wykładamy” się na pozornych drobiazgach. Różnego rodzaju dokumenty (np. kwity RW i SW) są źle i nieterminowo wypełniane, są braki w numerach inwentarzowych, nie sprawdza się stanu faktycznego itd., itp. Już od kwietnia włącza się w te sprawy Zakładowa Rewizja Gospodarcza, ale czy nie byłoby lepiej, byśmy się wszyscy włączyli? Trzeba dbać o te pozorne

drobiazgi, bo rosną w miliony. I tak np. według informacji Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego od początku roku do 20 marca było 413 wypadków i kolizji, w tym 146 bez i 267 z uszkodzeniami (w tym 114 ze stratami powyżej tysiąca zł). Może ktoś powiedzieć, że wypadki chodzą po ludziach — zgoda. Ale dlaczego nie otwarto 71 zleceń powypadkowych na kwotę 1.729.150 zł (z czego w ZTH 16 na 1.065.300 zł?). Dlaczego popełnia się proste błędy w wypełnianiu karty, określaniu rodzaju szkody i wysokości strat?

Nie sposób oddać późniejszej dyskusji. Jak stwierdził prowadzący naradę dyr. Marian Dudek, pokazaliśmy uwarunkowania, pokazaliśmy głównie negatywy. Przy podejmowaniu spraw gospodarczych musimy pamiętać o wielkich i najmniejszych szczegółach. „Idziemy do przodu” w placach, w rozwiązaniach systemowych, a gubimy się w drobiazgach, w indolencji, czy też z powodu zwykłej bezmyślności.

Myślę, że nowy typ spotkań szerokiej kadry kierowniczej zdał egzamin. W czerwcu — pion pracowniczy.

(amf)

Punktualnie o godzinie osiemnastej podeszła do stolika. Pani, która swym wyglądem i ubiorem sprawiała duże wrażenie. Modna fryzura, sukienka koloru popiel — beż z fantazyjnym dekoltem, biżuteria. Sylwetka zgrabna, wdzięk i uśmiech. Tak! Oczywiście, to Pani Józefa Rainbird znana pracownikiem MPK (zwłaszcza starszym) jako Pani Ziuta (albo Ziuteczka), były konduktor, kontroler biletowy, a następnie pierwsza kobieta jako instruktor techniczny ruchu. Zawsze energiczna, zdyscyplinowana — ubrana czysto i schludnie (pomimo że nie była tak znakomitych mundurów, jak obecnie), zawsze uśmiechnięta.

Rozmowa rozpoczęła się niemal od stereotypowego pytania:

— Co u Pani słychać?

— Od jedenastu lat jestem mieszkanką Londynu, ale pomimo to zawsze myślę o Krakowie. Szczególny sentyment powoduje myśl o mojej byłej firmie — MPK w Krakowie. Kilkunastoletnia praca w popularnym „tramwaju” pozostawiła swoiste piętno. Specyficzny klimat tego przedsiębiorstwa tworzony w oparciu o pracę, koleżeńską oraz wspólne dzielenie losu w sytuacjach trudnych i dobrych wytworzyły u mnie rodzaj nostalgii, ale zarazem poziom swoistego piękna, do którego tak chętnie wracam.

— Przypuszczam, że pracownicy MPK, w tym dawni Pani współpracownicy chcieliby wiedzieć czym Pani aktualnie się zajmuje?

— Nigdzie nie pracuję — zajmuję się domem. Mąż moim jest przemysłowcem, co zapewnia mi odpowiedni standard życia, ale zobowiązuje mnie do wykonywania i nadzorowania szeregu prac.

— Ze zdjęć widać, że dom jest okazały i otoczony ogrodem...

— Właśnie to wymaga dużej energii i obowiązkowości. W Anglii nie tylko wnętrza domów wymagają stosownych zabiegów w sensie czystości, oraz wystrój, ale także ogród, gdzie w zależ-

Rozmowa przy pół czarnej

Zdługoletnią pracownicą MPK, od 11 lat mieszkanką Londynu — panią Rainbird

ności od pory roku należy między innymi przesadzać kwiaty, porządkować alejki i inne ścieżki — jednym słowem, jest co robić. Zresztą lubię pracę w ogrodzie ponieważ kocham kwiaty.

— Czy mążnek akceptuje Pani pracę w ogrodzie?

— Yes — tak, naturalnie. Zresztą ładny i zadbane ogród to wizytówka domu.

— Widoczny na zdjęciu chłopiec przyjmujący prezenty...

— Tak! To syn Jason. Aktualnie chodzi do szkoły, a niezależnie od tego uczy się gry na instrumentach muzycznych. Lubi sport, w tym jazdę na nartach. Właśnie wróciliśmy z Zakopanego.

— A te uroczyste dziewczyny to zapewne córki?

— Tak. Aktualnie już pracują, a w przyszłości, być może powiększą rodzinę.

— Jak ocenia Pani dzisiejszą miejską komunikację w Krakowie w porównaniu do okresu, w którym Pani pracowała?

— Very good — stwierdza Pani Ziuta. — To nie ta sama komunikacja... Znakomity tabor, jego ilość, a w związku z tym częstotliwość jazdy — to prawdziwa rewolucja. Trudno tego nie zauważyć. Wasze Punkty Kontroli Ruchu w porównaniu do naszych — to prawdziwe „palace”. Osobiście widzę duży postęp.

— Jaka jest różnica między komunikacją autobusową w Londynie a u nas w Krakowie?

— Autobusy są piętrowe — poziom dolny dla pasażerów.

— Jaki jest stosunek pracowników obsługujących dane środki komunikacji do pasażerów?

— Obsługa jest niezwykle grzeczna i uprzejma. Przypomnę, że początkowo zjawisko to było dla mnie uderzające, doświadczenia nie rozumiałam, że tak być powinno. Gwoli sprawiedliwości, w Krakowie również i w tym zakresie jest widoczny postęp.

U nas grzeczność, kultura obsługi jest jednym z podstawowych warunków egzystencji wszystkich instytucji usługowych (handel, komunikacja itp.). Doradzący (dyskretnie) sprzedawca uzbrojony w „anielską” cierpliwość z ciągłym, wyrozumiałym uśmiechem jest zjawiskiem powszechnym. Oczywiście klienci handlu czy pasażerowie komunikacji — słowem wszyscy — także są cierpliwi, wyrozumiali i uśmiechnięci.

— Czy zdarza się w Londynie, że autobusy jeżdżą grupowo tzw. stadem?

— Ależ oczywiście, i to nie rzadko!

— A co na to pasażerowie?

— Pasażerów tonie interesuje! Czeka cierpliwie na przystanku i wsiadają do tego pojazdu, który aktualnie odjedzie pierwszy. Pasażerowie nie interweniują u kierowcy ani też u in-

spektora ruchu. Wychodzą z założenia, że przyjazd dwóch lub trzech autobusów naraz został prawdopodobnie spowodowany obiektywną przyczyną. Na przykład „korkiem” ulicznym lub inną sytuacją. Faktem jest, że tego rodzaju sytuacje nie są nadużywane, lub powodowane np. bezmyślnością czy też nieuczciwością.

— Czy w Londynie można jeździć bez biletu np. w autobusie komunikacji miejskiej?

— Raczej jest to niemożliwe... Obowiązkowość uiszczenia opłaty za przejazd wyklucza taką możliwość. Pasażer wsiadający okazuje bilet (jednorazowy bądź okresowy) współpasażerom. Gdyby, np. obywatel usiłował przejechać większą trasę niż opłacony bilet współpasażerowie natychmiast poproszą go, aby uiszczył dalszą opłatę lub opuścił pojazd.

— Kto sprzedaje bilety np. w autobusie?

— Konduktor, a gdy jego brak bilety sprzedaje kierowca... Tak jest wszędzie.

— Czy w czasie pobytu w Krakowie odwiedziła Pani przedsiębiorstwo?

— Byłam w Punktach Kontroli Ruchu „Centrum Administracyjne HiL” oraz „Plac Centralny”.

— Jakże odniosła Pani wrażenie?

— Olbrzymi ruch. Pracująca w PKR „Kombinat HiL” opani regulator uwija się jak w ukropie. Wynika to prawdopodobnie z dużej koncentracji autobusów.

— Co chciałaby Pani przekazać dla pracowników MPK?

— Przede wszystkim doceniam ich pełną poświęcenia i zaangażowania osobistego pracę. Chciałabym złożyć życzenia wszelkiej pomyślności, uśmiechu... Mogę powiedzieć, że nadal czuję się pracownikiem naszego „tramwaju”.

— Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał ANTONI GOŚ

przy współudziale pani Wandy Baran, która spotkanie zaaranżowała



Twórcy na tle swojego dzieła

(Dokończenie ze str. 1)

fragmentu konferencji prasowej celowym będzie przekazanie garści szczegółów.

Na terenie Zajezdni Tramwajowej w Nowej Hucie włożono nas do egzemplarza znanego, w niczym a zewnątrz nie różniącego się tramwaju 105 N i tu rolę przewodnika przejął inż. L. Bieńkowski. Oto czego dowiedzieliśmy się.

Nad wagonem tyrystorowym od półtora roku pracuje zespół ludzi z ZTH wspólnie z naukowcami z Akademii Górniczo-Hutniczej. Praca polega po prostu na mo-

dernizacji wagonu 105 N. Dokonuje się w nim zmiany tylko jeśli chodzi o wyrzucenie wszystkich elementów powodujących podczas jazdy stratę energii i wprowadzenie układu tyrystorowego, tzw. impulsowego. W podłodze w pomieszczeniu dawnego rozrusznika, stosowanego w wagonach klasycznych do rozruchu, jazdy i hamowania, zamontowano nowe urządzenie. Każdy z bloków jest samodzielnym, tzn. jeden pracuje na jeden z silników drugiego na drugi. Poza tym zmniejszono jeszcze układ regulatora elektroniki motorowej. I to właściwie wszystko. Nie

U twórców tramwaju tyrystorowego

ma żadnych dodatkowych przebudów konstrukcyjnych w wagonie. Jest zlikwidowana część aparatury elektromechanicznej (styczników), w prototypie zostawiono pewną niezbędną ilość ale praca nad dalszą eliminacją styczników aby w zasadzie przejść na sterowanie bezstykowe. Prototyp jest na razie wagonem pojedynczym bo nie pozwalał czas na jego ukrotzenie ale mają to na uwadze w najbliższym czasie. Docelowo będzie łączonych 5 wagonów (to już z myślą o planowanych w Krakowie tunelowych liniach szybkiego ruchu). Obecnie od półtora miesiąca tramwaj ten jeździ na jezdniach.

Co istotne, to to, że nie wprowadzając jakichś specjalnych zmian konstrukcyjnych można własnymi siłami w naszym przedsiębiorstwie wprowadzić modernizację. Poza tym, nie ma w tym wagonie ani jednej części za dewizy, a najistotniejsze jest to, że ta stosunkowo prosta i bezdewizowa modernizacja przyniesie znaczne oszczędności energii (do 30%). Jak na razie cała ta zabawa prowadzi się wspólnie z Instytutem Automatyki Napędów i Urządzeń Przemysłowych AGH, a są plany wyjścia na zewnątrz z propozycją podjęcia usprawnienia przez producenta (choć znowy Konstal!) ale niezależnie od jego decyzji gotowi są kontynuować temat we własnym zakresie szukając ewentualnie podwykonawców zewnętrznych np. na blok czy elektronikę i już są zorientowani że z ich znalezieniem nie byłoby kłopotów. Oczekuje się zewnętrznej oceny wagonu przez Instytut Ochrony Środowiska z uzasadnioną nadzieją że nasz prototyp zakasze warszawski i zostanie przyjęty do produkcji. Ponoć już „Elta” wykazuje większe zainteresowanie wagonem krakowskim.

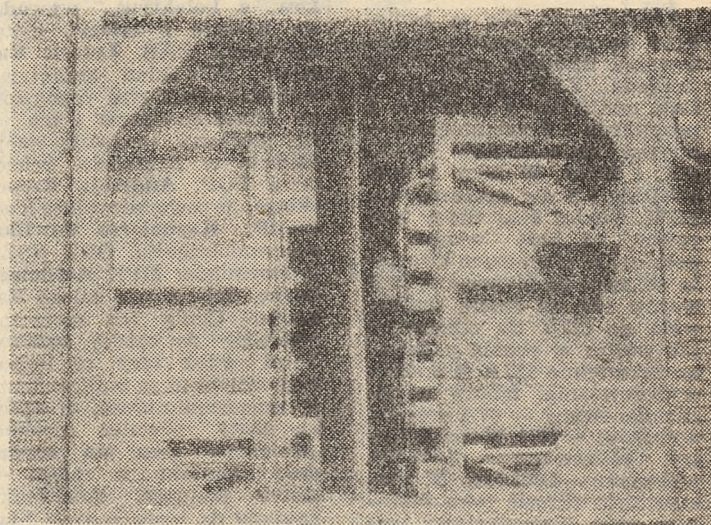
Tyle udało nam się wziąć „na podsłuch” w pośpiechu rzucanych informacji, ale gdy sprawa doczeka się po-

myślnego finiszu, obieujemy obszerniejszy wywiad.

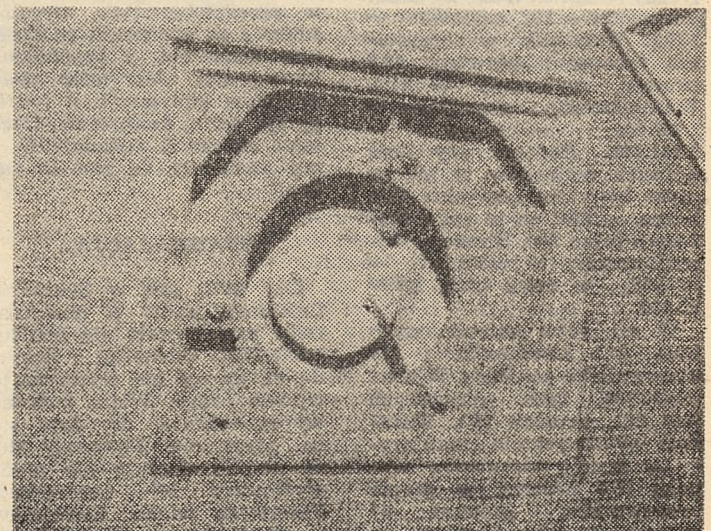
Twórcy tramwaju zachowywali się nad wyraz skromnie jak gdyby niczego znaczącego nie dokonali. Niemniej niejako pod naciskiem udało nam się odnotować ich nazwiska: z AGH — dr Stanisław Piróg, dr Jacek Sę-

kowski, mgr inż. Stanisław Gąsiorek, mgr inż. Jarosław Czekoński, z ZTH — mgr inż. Józef Drelicharz, kierownik Leszek Bieńkowski i „złota rączka” z ZNT Stanisław Mądrala. Zanim przyjdzie pora na fanfary — gratulujemy myślenia.

Z. ZYGMA



W podłodze zamontowano nowe urządzenie...



...a tak wyglądało stare

Zajęcia ST. MAKAREWICZ

Pierwsza jazda

Prowadzenie po raz pierwszy autobusu z pasażerami, porównać można do debiutu aktorskiego. Publiczność — jej niewiadome reakcje, przystającą odpowiedniość za wszystko... przystanki również te na żądanie, otwieranie i zamykanie drzwi, odpowiednie branie łuku na zakręcie i... ta górująca nad sprawną koncentracją uwagi trema.

Wypełniona teoria i praktycznym poznaniem części składowych wozu, ich działaniem, głowa kończącego kurs na kierowcy autobusowego wchłonąć jeszcze musi umiejętność prowadzenia pojazdu, a później „zaliczyć” dwa tygodnie jazdy na linii pod „okiem patrona”. Wreszcie absolwent staje się wyszkolonym w pełni kierowcą, pracownikiem jednego z zakładów eksploatacyjnych MPK.

Absolwentem ostatniego, zakończonego, 27 marca br., a prowadzonego przez Ośrodek Szkolenia Zawodowego Kierowców w Bieńczyce kursu, jest **Zbigniew Słupski**. Pan Zbyszek pracuje jeszcze dotąd w Zakładowym Radiowęźle w charakterze operatora dźwięku. Decyzja o zmianie zawodu, podyktowana została przede wszystkim możliwością lepszych zarobków.

Postanowiłam towarzyszyć panu Zbyszkowi w jego pierwszej pracy na linii. „Dlaczego właśnie mnie, czy tak po znajomości?” — zaoponował młody kierowca. „Czyżby trema?” — pytam. „Może tak, może nie” — słyszę zdawkową odpowiedź.

Nie na pierwszą więc, a dopiero na drugą jazdę wybieram się ze „świętym, upieczonym kierowcą” na linię. Trud-

no powiedzieć, że towarzysze kierowcy od wczesnych godzin rannych, jako że prace na linii „136” rozpoczął 7 kwietnia br. o godzinie 4.45. Do autobusu, który prowadzi pan Zbyszek, oczywiście pod „okiem patrona”, **Jerzego Kraussa** wsiadam o godzinie 13.30, przed Centrum HiL. Ostatnim kursem jeżdżemy do Mistrzejowic. Przejeżdżamy ulicą Makuszyńskiego, obok Zajezdni w Bieńczyce, do której pan Zbyszek przydzielony został po kursie; później Aleja Róż i dalej osiedłami w kierunku Mistrzejowic, mimo że na tablicy, umieszczonej na przodzie autobusu, nazwa tego osiedla przekreślona została na Mistrzejowice. Kierowca jedzie poprawnie, spokojnie, nie nerwowo, z wprawą i lekko zatrzymuje się na przystankach. Patron bacznie obserwuje każdy jego ruch, szczególnie na zakrętach. „Kierunkowskazy w lewo” — odpowiada, ale tylko wtedy raz. Kierowca też mało zwraca się do swego patrona. Nie pyta, widocznie dobrze opanował tajniki prowadzenia wozu.

Dojeżdżamy do Mistrzejowic. Jest godzina 13.45. Pasażerowie wysiadają, kierowca zamyka drzwi i już mamy ruszyć w kierunku Zajezdni w Bieńczyce, gdy pan Krauss przypomina o zmianie tablicy... „Gdybyśmy nie zmienili teraz tablicy, na »Jazdę do

zajezdni», to przejeżdżając bez zatrzymywania się na przystankach, zarobiliśmy wspólnie karę”.

Do ZAB jedziemy na skróty. Kierowcy nie obowiązują już teraz trasa linii „136”. Wreszcie wjeżdżamy do Zajezdni. „A teraz do myjni” — zwraca się do kierowcy patron. Powoli wjeżdżamy na teren myjni. Pan Zbyszek skręca lusterka, żeby o coś nie zawadzili i już znajdujemy się między dwiema olbrzymimi, obracającymi się i prychającymi wodą szczotkami. Autobus jest szczelny, więc nam kapiel nie grozi, a wóz zostanie umyty i przygotowany na ramny wyjazd. A teraz... olbrzymia koncentracja uwagi młodego kierowcy i... już znajdujemy się na kanale przeglądowym. Widocznie wszystko jest w porządku, bo mechanik daje ręką znak, że z kanału możemy już zjeżdżać. Wyjeżdżamy więc na parking, gdzie pan Zbyszek szuka dogodnego miejsca do ustawienia wozu. Znajduje go w pobliżu dyspozytorni. Ustawia, ale patron jest wymagający i w trosce o swego berlieta prosi, aby przesunął go bardziej w prawo, tuż obok krawężnika. „O, tak już jest dobrze” — mówi, gdy kierowca, po krótkiej chwili lawirowania pomiędzy innymi parkującymi już tu pojazdami stawia go tak jak żądał tego pan Krauss.

Obaj panowie, idą teraz do dyspozytorni, oddać kartę wozu. Praca na dziś zakończona. Jutro to jest w niedzielę 8 kwietnia br., zaplanowaną mają pracę na linii pospiesznej „B”. Będzie to już trzeci dzień jazdy na linii nowego kierowcy ZAB, **J. Krauss** oblicza ilość spalanej dziś benzyny. Pomagam w mnożeniu... „nie jest źle — mówi, na 180 przejechanych kilometrów, kierowca zaoszczędził 6 litrów paliwa”.

Wychodzimy z Zajezdni i w dalszym ciągu rozmawiamy na temat szkolenia kierowców. „Czy pan uważa — zwracam się do pana Kraussa — że każdy kierowca już po dwóch tygodniach jazdy z patronem, może zupełnie sam obsługiwać linię?” „Jeżeli uważam, że nie ma jeszcze wprawy, to jest możliwość przedłużenia tego okresu opieki”. „A z innych spraw, co by pan zmienił względnie dodał, w kształceniu kierowców?” „Położyłbym większy nacisk na znajomość linii. Kierowcy po kursie nie bardzo orientują się w poszczególnych trasach. Nie znają Nowej Huty. Więcej uwagi należałoby też zwrócić na takie sprawy jak olej, ogumienie, czy dolewanie wody”.

Na przystanku obok Zajezdni wsiadam w autobus Nr „136”, aby później przesiąść się w „128”. Pan Słupski jedzie teraz na popołudniową zmianę do swojej drugiej pracy. Przepraszam jest to jego jeszcze pierwsza praca. „I co dalej — pytam go na pożegnanie. „Będę pracować w ZAB jako kierowca i na pełnym etacie”. — odpowiada stanowczo i... bez tremy pan Słupski.

MARIA BUBACZEWSKA

W Zakładzie Autobusowym Bieńczyce

Wypróbowany kolektyw

23 marca br. odbyło się w Zakładzie Autobusowym w Bieńczyce posiedzenie wyjazdowe kierownictwa przedsiębiorstwa. Kilkanaście miesięcy niełatwej pracy Zakładu w roku ubiegłym zamknięto w sprawozdaniu — cyfrach, wskaźnikach, dyskusji i podsumowaniu. Wydano ocenę.

WYNIKI...

Liczyby nużą, ale są konieczne do porównania i zobrazowania wyników działalności Zakładu. ZAB obsługuje 19 linii miejskich, 4 strefowe, 2 pospieszne i 9 zamkniętych — dowozy pracowników MPK, HiL i KBM. W nocy 4 linie miejskie i 8 dla pracowników MPK. Średni czas pracy kierowcy na linii wynosi 9,5 godziny. W pierwszym kwartale ub. roku na planowaną ilość wozów 193, na stanie znajdowało się 172,8. Na planowane 130 wozów w ruchu, oddawano przeciętnie 127,9. Wskaźnik wykorzystania taboru wynosił: planowany — 67,4 procent, wykonany — 67,4. Wozokilometry: planowane — 2.603.700, wykonane — 2.603.700. W analogicznym okresie roku bieżącego stan inwentarowy wozów: planowany — 190, faktyczny — 187,8. Wozów w ruchu: planowane — 132, oddawane — 134,2. Wskaźnik wykorzystania taboru: planowany 69,3 procent, wykonany — 71,4. Wozokilometry: planowane — 2.732.000, wykonane — 2.831.451. Podczas gdy ilość różnych wyjazdów w pierwszym kwartale ub. roku dała liczbę — 896, to w roku bieżącym tylko 340. Stracone wozokilometry: w roku ub. — 187.786, w roku bież. tylko 95.330.

W ub. roku zatrudnionych było 311 kierowców i 273 pracowników zaplecza. W roku bieżącym, tych pierwszych jest 341, drugich 293. Wskaźnik wykorzystania czasu pracy w grupie kierowców wynosił 76,3 procent, w grupie pracowników zaplecza 87 procent, w roku bieżącym w grupie pierwszej 80,9 procent, w drugiej 87,1 procent. Zużycie paliwa w roku ubiegłym

wynosiło w Jelezach 36,4 litry na 100 km, w Ikarusach 32,5 litrów na 100 km. W roku bieżącym w tych pierwszych 36 litrów na 100 km, w drugich 32 litry na 100 km.

KOLEKTYW...

„Mam wspaniałą załogę, i dzięki właśnie niej możliwe było osiągnięcie takich wyników, a kolektyw... wywodzi się właśnie z załogi”, mówi kierownik ZAB, **Leszek Rumian**. W skład kolektywu wchodzi długoletni pracownik przedsiębiorstwa i nie po raz pierwszy, sprawują swoje funkcje w Zakładzie. Sekretarza POP, **Andrzeja Rzepieckiego**, przewodniczącego Koła ZSMP, **Kazimierza Pawlika**, przewodniczącego ORZ NSZZ Pracowników MPK **Antonię Batkę**, dobrze zna załoga Zakładu. Cenią ich społeczne podejście do każdej sprawy. Toteż gdzie tacy są ludzie, organizacje te są najliczniejsze w przedsiębiorstwie, a wyniki pracy również niemałe. „Kolektyw nasz ma bardzo duży kontakt z załogą — mówi zastępca kierownika Zakładu ds. technicznych, **Stanisław Marczyk** — ludzie interesują się wszystkim, a my im odpowiadamy co dzieje się w przedsiębiorstwie. Organizowane są spotkania ze średnim nadzorem, z brygadami, kierowcami. Jest więc stały przepływ informacji. A ludzie pytają ostro, konkretnie. Chcą mieć pewność, świadomość. I my uważamy, że jest to dobre.”

STABILIZACJA...

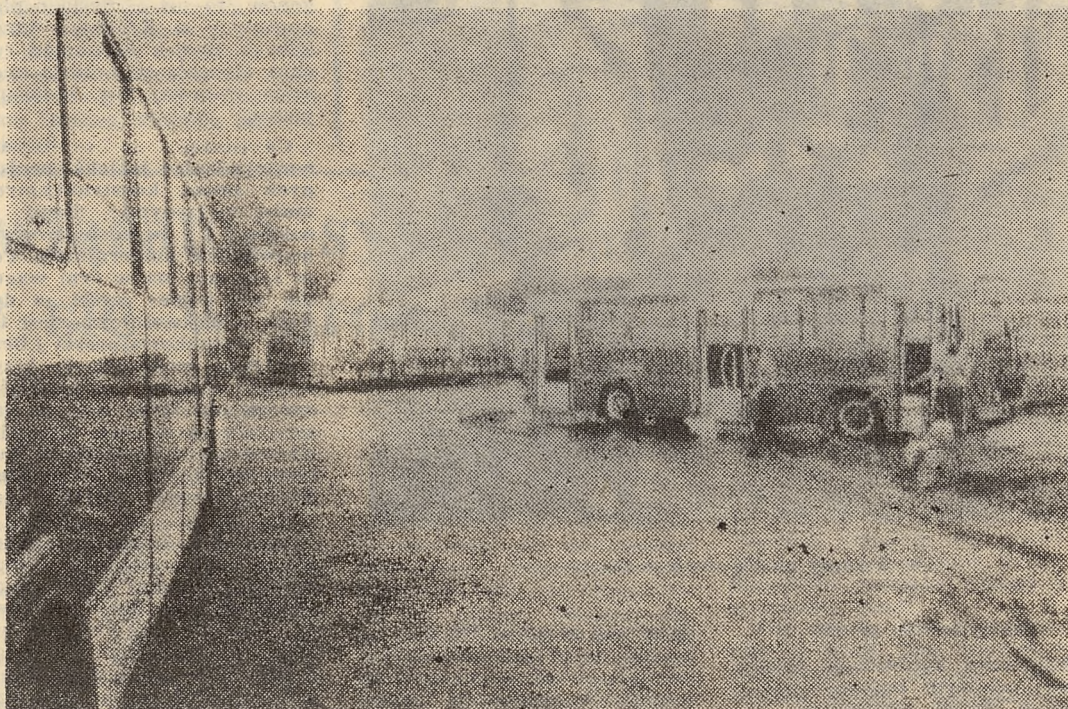
Czy duża jest w Zakładzie fluktuacja kadry? W ubiegłym roku kształtowała się poniżej roku 1982. Odchodzi z Zakładu ci, którzy nie wytrzymują trudów pracy. Wielu kończąc wypowiedzenie decyduje się na pozostanie. Tłumaczy się, że podjęli decyzję nie przemyślawszy jej poprzednio. Przeciętna wieku kierowców — 33 lata, pracowników zaplecza, też mniej więcej w tych samych granicach. Gdy wśród pracowników zaplecza

znajdują się ludzie po pięćdziesiątce, wśród kierowców takich już nie ma. Praca kierowcy ciężka, wyczerpuje organizm, odchodzą więc na renty. Kierownik Rumian zastanawia się głośno, co lepiej by się w sumie opłaciło, czy stworzenie kierowcy takich warunków pracy, by mógł pracować nawet do sześćdziesiątki, czy obciążanie społeczeństwa jego rentą. W ramach stabilizacji załogi, młody, nowo przyjęty pracownik, pracuje przez dwa tygodnie „pod okiem” opiekuna, kie-

czność wykonywania zadań w tym Zakładzie, a wyniki mówią za siebie. Wyjątkowo pozytywna gospdarka paliwowa. Zmniejszyła się również ilość awarii silników; Sekretarz KZ PZPR, **Tadeusz Zwoliński**, „Pochwala dla największej organizacji partyjnej w MPK, za dobrą współpracę z organizacją młodzieżową, która wykazuje się dużą ilością czynów i związkowej, za konsolidację załogi”; Przewodniczący Rady Pracowniczej, **Andrzej Kochan**, „Gospodarowanie czynnikami ludzkimi i czasem pracy jest w tym Zakładzie wzorcowe. Jedno z pilniejszych zadań to uregulowanie plac zaplecza”; Wiceprzewodniczący Zarządu NSZZ Pracowników MPK, **Janusz Lijowski**, „ZAB najbardziej włączył się w powstawanie Związków Zawodowych w przedsiębiorstwie. Obecnie cztery osoby z tego Zakładu znajdują się w naszym Zarządzie; Zastępca dy-

rektor Trzmiel... „Widać tu działalność kolektywu — we współuczestniczeniu w kierowaniu Zakładem. Warto wykorzystywać Wasze doświadczenie.”

Zasadą działania całego kolektywu ZAB, jak nie trudno stwierdzić, jest szerokie zainteresowanie dobrą pracą wszystkich członków załogi. Równocześnie dobiecie do każdego kierowcy czy pracownika zaplecza, poznanie jego spraw, problemów, nie tylko zawodowych. Z wymaganiami jakie stawia się w tym Zakładzie każdemu pracownikowi, łączy się troska o stworzenie mu maksymalnie jak najlepszych warunków do wykonywania powierzonych obowiązków. A warunki pracy w Zakładzie nie należą do łatwych. Zawodcy centralne ogrzewanie, wentylacja. Kierownictwo chciałoby kierowcom stworzyć takie warunki wykonywania zawodu, aby mogli pracować dłużej niż to



rowca po kursie, jeździ z patronem. Załoga jest skonsolidowana, chętnie i często korzysta ze wspólnych wycieczek i innych imprez. Lubią nie tylko razem pracować, ale również razem odpoczywać i bawić się.

OCENA...

Mówią: Zastępca dyrektora ds. Komunikacji Autobusowej, **Stanisław Kowalczyk**, „Godna podkreślenia jest rytm-

rektora ds. pracowniczych, **Stanisława Kostro**, „Tu pracuje dobry kolektyw i to jest pozytywne. W prawidłowy sposób przebiega nabór pracowników. Niewielkie są braki w zatrudnieniu i tylko na zapleczu. Nie stawia się tu przeszkód tym, którzy z przyczyn życiowych chcą z przedsiębiorstwa odejść. Dobre prowadzenie spraw osobowych i bytowych załogi. Wysoko oceniać trzeba atmosferę społeczną”; Dyrektor MPK, Ta-

bywa obecnie. Myśli się też o jak najlepszym wykorzystaniu czasu pracy, a więc organizowane są stosunkowo często przeróżne wycieczki, jest stosunkowo duża możliwość korzystania z wczasów. Trudno nie wspomnieć też o do- brze zaopatrzonych w Zakładzie bufetach. Sumując... kolektywne działanie w tym Zakładzie, to dobre, spraw- dzone działanie, procentujące efektami pracy.

(M.B.)

15 marca minęła mała rocznica wielkiego zakładu. Od czterech lat funkcjonuje bowiem Zakład Autobusowy — Wola Duchacka. Przypuszczam, iż ten jubileusz wzbudzi zdumienie „staruszków”, pozostałych zakładów, no bo i cóż to dla nich cztery lata?

Pracę na Woli zaczęto 19 autobusami. Wyruszały na trasy komunikacyjne wprost z „gardła” wielkiej budowy. Inwestycja bowiem nie była oddana przez wykonawcę, wiele ze stojących dziś budynków jeszcze nie istniało. Zresztą tak naprawdę to mimo przekazania obiektów w dalszym ciągu usuwane są „niedoróbki” czyli partactwo wykonawcy, cały czas prowadzone są modernizacje obiektów i hal. Brzmi to jak niedorzeczność, a jednak. Pracownicy naszych „starych” zakładów z pobłażaniem uśmiechają się, gdy słyszą o trudnych warunkach pracy w Woli. To jest jednak prawda, chociaż ludzie pamiętający pierwszy rok są zdania, że nie ma co porównywać. „Pamiętam — wspominają kierowcy — jakżeśmy tu sobie brodzili w tym budowlanym błocie? Gumyaki trzeba było rękami trzymać, bo zostawały w rozrobionej glinie. Wtedy właściwie licho wiedziało, który pracownik nasz, a który budowlaniec. Wejść mógł tu każdy. Praktycznie też każdy mógł wyjechać autobusem. Wprawdzie bramy były, lecz teren był nie ogrodzony. Bywało też żeśmy pijanego jadącego autobusem w parę dookoła zajezdni gonili, a on „ujechał” autobus. Dziś mamy tu luksus”.

Różnice i zmiany na lepsze najlepiej widzą ci pracujący od początku. Niewiele ich zostało, ciężko się docierali. Nie dziwnego, przemośli się bowiem z innych zakładów, bądź byli nowo przyjętymi. Dużo nie wytrzymało tych warunków, zostali najwytrwalsi i przeważnie najlepsi. Ci prawdopodobnie zostaną już w przedsiębiorstwie na dobre i zle.

Dziś Wola posiada w inwentarzu 232 autobusy. Jest zarówno pod względem ilości taboru jak i zatrudnionych osób największym naszym zakładem. Jest także (nie licząc Płaszowa) najmłodszym — „młode” są obiekty i ludzie. Tutaj ubiegłoroczny absolwent uczy swego młodszego koleżkę. Nie muszą tłumaczyć, jakie to stwarza kłopoty. Powoli docierali się ludzie i wozy, chociaż ten proces jeszcze trwa i pewnie jeszcze potrwa. Odkąd pamiętam, ścierały się tu bodaj najjaśniej ludzkie poglądy i postawy.

Chodząc po terenie zajezdni, przywołuję w pamięci tamte krajobrazy. Dziś tu już nie ta Wola. Czysto (przed wielkimi porządkami wiosennymi), widać systematyczną troskę o teren i obiekty, poprawiają się warunki socjalne pracujących ludzi, stopniowo oddawane są nowe szatnie, stołówki. Trwają „remanenty” placowe. Trochę bowiem zabudowa chybła w poprzednich latach w tym wielkim budowaniu troskę o zarobki. Dziś nadrabia się te zaległości. Mimo, że skierowa-

Na Woli — po czterech latach

Po(Woli) docierali się ludzie i wozy

ny jest na to cały wysiłek bardzo młodego, aktualnie kierownictwa zakładu, jest trochę niezadowolonych. Niezadowolonych, bo wytworzyła się taka sytuacja, iż ludzie dostali praktycznie wszystko co możliwe, mają jednak nadal mniej niż ludzie z innych naszych zakładów przy takim samym stażu pracy. Dzieje się tak, bo w minimalnym stopniu byli ujmowani w podwyżkach i przeszerzowaniach omagających i dziś muszą doganiać. Dla przykładu: we wrześniu ubiegłego roku tylko 50 kierowców miało stawkę 40 zł za godz. natomiast aż 200 ponad 30 zł. Dzisiaj tych z 40 zł jest 150, a ze stawką 30 zł 80. Znacznie pomogła oczywiście modyfikacja systemu płac. To Wola była jedyną z pierwszych zakładów, który proponował „spłaszczenie” stawek. Oczywiście, wysiłek kierownictwa nie koncentruje się na podwyżkach jako „sztuka dla sztuki” jest natomiast ściśle powiązany z wynikami, a więc z pracą. Systematycznie sprawdza się w zakładzie ilość pracowniczych wozokilometrów i nie są to tylko dane statystyczne, bo na tych przynajmniej ja staram się jak najmniej opierać, chociaż podobno „liczby nie kłamią”. Poprawę na Woli widać na liniach komunikacyjnych. Nawet moja sławetna już „104” jeździ przyzwyczajona. Doszło do tego, że pasażerowie zaczynają zwracać uwagę na rozkład jazdy (godzinowy) i ostatnio prawie zawsze pokrywa się on z rzeczywistością. To chyba jest osiągnięcie już na skalę Przedsiębiorstwa. Powoli znika przekonanie, że na rozkładzie „piszą co chcą, a jeżdżą jak im się podoba”.

Ale też nie wzięło się to z niczego. Byłam świadkiem ustalenia kary dla pracownika przylapanego w pracy w stanie nietrzeźwym. Część kolektynu usiłowała wytargować dla niego łagodną karę. „Panowie — powiedział szef zakładu — za dużo wkładamy w Zakład serca i pracy, byśmy mogli tolerować takie zachowania. Jestem w stanie zrozumieć sporadyczne bumelkę, nie będzie jednak tolerancji dla pijanych w pracy”.

Młode kierownictwo zakładu zaczęło porządkować w dosłownym znaczeniu. Efekty już widać i to nie tylko dlatego, że w zakładzie coraz czystiej. Ot, parę tygodni temu jedna ze zmian nie przyjęła pracy po poprzedniej, bo było... brudno. Nim poszły decyzje odgórne, „winowajcy” uporządkowali stanowiska. Integracja załogi to także i to, że pewnego razu pracownik rozbil na terenie zajezdni autobus. Groziły sankcje finansowe i dyscyplinarne. 16 kolegów zgłosiło dobrowolnie chęć pracy przy tym autobusie po godzinach pracy bez dodatkowego wynagrodzenia. Szef podkreśla, iż kierownictwo niczego nie deklaruje na wyrost, ale jeżeli już się zobowiąże, dotrzymuje przyrzeczeń. Postawiono na pracę z ludźmi, a nie — ludźmi. Poszukuje się takich metod by z wielu punktów widzenia stworzyć jeden możliwy do przyjęcia przez większość. Wysiłek skierowany jest nie na ciągłe zatrudnianie nowych ludzi, ale związane z zakładem młodych, już tu pracujących.

Ostatnie zmiany metod zarządzania nie wszystkim się podobają. Niezadowolona jest część administracji i tych nie będzie się trzymać siłą. Zostaną ci co chcą pracować.

W przeszłości nie zwracano, a może mocno nie forsowano, odznaczeń pracowników i to nie tylko tych państwowych, gdzie mogłoby być wyłumaczenie, bo załoga młoda, znikome były te zakładowe (choćaby „Wzory Kierowca”).

Kolektyn nadrabia to ale zmiany na lepsze nie mogą być natychmiastowe.

Przyznają się, że szwankuje u nich działalność kulturalna i gdyby nie kiermasze organizowane przez panie bibliotekarki: D. Skulimowską i A. Ryłko, byłoby całkiem niewesoło. I tutaj mały paradoksik. Imprezy kulturalne jeżeli już się urządziła to istnieją opinia, że są udane i dopięte na ostatni guzik.

Ja ze swej strony żyję dużo sukcesów i to wcale nie dlatego że chcę być serdeczna, ale z zupełnie egoistycznych pobudek, bo wtedy mnie, a więc i pasażerom, będzie lepiej.

F. SERWIN

Test również dla Ciebie — sprawdź swoje ambicje

Czy byłbyś dobrym szefem?

Proponujemy naszym czytelnikom rozwiązanie poniższego testu psychologicznego, w celu sprawdzenia indywidualnych predyspozycji do sprawowania funkcji kierowniczych. Test ten służył członkom rezerwowej kadry kierowniczej do sprawdzenia umiejętności kierowania zespołem ludzkim. Ponieważ praktycznie każdy z nas gdzieś jest kierownikiem (jedni w pracy, drudzy w domu) zapraszamy do zabawy, gdyż niestety nie wszystkim, którzy zdolności takie u siebie znajdą możemy zapewnić stanowiska kierownicze.

(daw)

1. Napoleon słynął z tego, iż potrafił załatwić cztery różne sprawy jednocześnie. Jak ty reagujesz, gdy ze wszystkich stron interesanci atakują cie pytaniami?
 - a) zwracasz się do jednej z pytających osób — odpowiadasz na jej pytanie, a następnie po kolei prosisz o każdą osobę, aby przedstawiła ci swoją sprawę — 6 pkt
 - b) prosisz o spokój, dyskutujesz ze wszystkimi przedstawionymi sprawami, a następnie dopiero wydajesz decyzje — 4 pkt
 - c) decydujesz zaraz, nie troszcząc się o ewentualne późniejsze zarzuty — 2 pkt
 - d) prosisz każdego, aby przemyślał swą sprawę jeszcze raz — 8 pkt
 2. Pod koniec tygodnia planujesz razem z przyjaciółmi wspólne spędzenie czasu. Jak zachowujesz się, gdy twoje propozycje nie są od razu przyjmowane?
 - a) przekonujesz najbardziej niezdecydowanych i jeśli wydaje ci się, że masz za sobą większość, mówisz do pozostałych: Chyba też jesteście co do tego zgodni — 1 pkt
 - b) uwagledniasz propozycje innych i uśredniasz to w jeden wspólny plan — 5 pkt
 - c) uważasz, że jeśli twoje propozycje nie zostaną przyjęte, to też dobrze, wszak nawet sam nie będziesz się nudził — 3 pkt
 - d) jeśli twoje propozycje nie znalazły akceptacji, przystajesz na propozycje innych osób — 4 pkt
 3. Przyjaciel prosi cię o radę — udzielasz jej, a potem widzisz, że zachowuje się inaczej niż radziłeś. Jak reagujesz?
 - a) wymawiasz, że jest winien, bo nie posłuchał twojej rady — 5 pkt
 - b) pocieszasz go i z własnej inicjatywy przedstawiasz kolejną propozycję — 4 pkt
 - c) czekasz do momentu, aż ponownie zwróci się do ciebie — 1 pkt
 - d) pozostawiasz podjęcie decyzji przyjacielowi — 6 pkt
 4. Gdy wokół ciebie ludzie się kłóczą, a ty nie bierzesz w tej kłótni udziału, to jak się wtedy zachowujesz?
 - a) zabiegasz o spokój, prawiąc każdemu kazanie — 2 pkt
 - b) pozwalamy im się dalej spierać i włączasz się dopiero wtedy, gdy strony są wyraźnie podzielone — 5 pkt
 - c) próbujesz całą sprawę załagodzić i pośredniczyć w rozkładaniu napięcia — 3 pkt
 - d) bardzo energicznie usiłujesz uspokoić skłóconych — 6 pkt
 5. Jak się zachowujesz, gdy twej pracy przygląda się ktoś z boku?
 - a) pytasz: czego sobie życzy, potem wyjaśniasz swe czynności — 5 pkt
 - b) pytasz: czy zauważył błędy w twej pracy — 9 pkt
 - c) pozostajesz obojętny, bo nie masz nic do ukrycia — 3 pkt
 - d) bardzo tego nie lubisz — 7 pkt
 6. Co sędzisz o pracy zespołowej?
 - a) uważasz, że każdy powinien załatwiać swoje sprawy na własną odpowiedzialność — 3 pkt
 - b) jesteś za kolektywnym kierownictwem — 2 pkt
 - c) uważasz, że najlepsze rozwiązania powstają zawsze w wyniku dyskusji — 4 pkt
 - d) sędzisz, że jest to dobre czasami, ale zawsze musi być ktoś, kto podejmie decyzje — 1 pkt
 7. Jakiek reakcje wyzwała w tobie rywalizacja i konkurencja?
 - a) jest bodźcem do lepszej pracy — 2 pkt
 - b) czyni cię trochę bojaźliwym — 8 pkt
 - c) jest ci obojętna — 6 pkt
 - d) nie potrzebujesz konkurencji jako bodźca, ale jej istnienie czasami pomaga ci w zmobilizowaniu się — 4 pkt
 8. Podczas narady zostajesz pochwalony przez zwierzchnika wobec wszystkich kolegów. Jak na to reagujesz?
 - a) bardzo się cieszysz, bo za dobrą pracę zawsze powinno się chwalić — 1 pkt
 - b) postanawiasz jeszcze lepiej pracować, aby częściej cię chwalono — 7 pkt
 - c) ukrywasz swą radość, kierując rozmowy na inny temat — 3 pkt
 - d) męczy cię ta sytuacja — 5 pkt
 9. Trapi cię jakiś problem. Ktoś z twojego otoczenia spostrzega to i udziela ci rady, pomocy. Jak na to reagujesz?
 - a) z wdzięcznością omawiasz z nim jego propozycje — 3 pkt
 - b) wysłuchujesz rad, ale demenuje cię, że ktoś miesza się do twoich spraw — 2 pkt
 - c) mówisz, że sam sobie poradzisz, nie chcąc pokazać otoczeniu swej nieporadności — 4 pkt
 - d) cieszysz się z pomocy, a nawet prosisz o nią — 6 pkt
 10. Do twojego zakładu (biura) przyszedł nowy pracownik, który bez przerwy prosi wszystkich o informacje i pomoc. Co zwykle wtedy czynisz?
 - a) dajesz mu tylko te zadania i polecenia, które może wykonać bez twojej pomocy — 1 pkt
 - b) pomagasz mu od czasu do czasu, dając jednak do zrozumienia, aby zostawił cię w spokoju — 5 pkt
 - c) wyjaśniasz cierpliwie, w jaki sposób ma wykonać pracę — 3 pkt
 - d) zamiast tłumaczyć — wykonujesz sam — 7 pkt
 11. Chcesz wysłać cię na atrakcyjny kurs, ale ty wiesz, że brak ci podstawowych wiadomości, że nie masz szans, aby ten kurs pozytywnie zaliczyć. Co robisz?
 - a) prosisz, aby najpierw skierowano cię na kurs przygotowawczy — 4 pkt
 - b) zgadzasz się na udział w kursie, wiedząc, że nie zdasz egzaminu — 5 pkt
 - c) proponujesz, aby jechał ktoś inny, kto jest do tego przygotowany zawodowo — 7 pkt
 - d) udajesz się na kurs i pracujesz tam z ambicją, aby otrzymać chociaż dostateczne noty — 2 pkt
 12. Jaki masz stosunek do krytyki?
 - a) tolerujesz ją tylko wtedy, gdy krytykujący wie o sprawie więcej niż ty — 3 pkt
 - b) gdy jest rzeczowa uznajesz ją — 4 pkt
 - c) cieszysz się, gdy dotyczy innych osób — 5 pkt
 - d) przyjmujesz ją, gdy jest taktyczna — 6 pkt
- 21—35 punktów** — nie brakuje ci pewności siebie, cechuje cię precyzja i dokładność w podejmowaniu decyzji. Bez względu na straty — zdecydowanie usiłujesz obciąć przewodnictwo tam, gdzie inni się wahają. Co postanowisz — zawsze planowo i konsekwentnie realizujesz. Pracujesz na co dzień według dewizy „cel uświęca środki”. Gdybyś częściej myślał o swych współpracownikach (nie tylko o swym własnym interesie) mógłbyś być z ciebie dobry szef.
- 36—50 punktów** — wiesz, że wiele potrafisz robić lepiej niż inni, ale mimo to zawsze chętnie przyjmujesz od nich rady. Potrafisz ocenić siebie tak samo obiektywnie i trafnie jakby to robili inni. Jesteś na tyle mądry aby delikatnie zwrócić uwagę współpracownikom, przy czym nie obrażasz nikogo umyślnie. Twoja największa zaleta — pozwolić innym mówić i wykonywać pracę nie tylko odpowiedzialnie do zdolności ale także ugodobą. Masz zadatki na idealnego szefa.
- 51—65 punktów** — najchętniej pracujesz sam. Twoja zasada — wszystkie problemy są do rozwiązania, jeśli każdy będzie pracował tak jak ja, świadomy swej odpowiedzialności. Nie chcesz być szefem ale też nie czujesz się dobrze jako podwładny. Uważasz że jeśli wykonujesz pracę sam i dobrze (tak przynajmniej sędzisz), to nikt nie powinien wtrącać się i taki jest twój punkt widzenia na sprawy kierownicze w pracy.
- 66—79 punktów** — stanowisko dyrektora lub innego szefa nie pociąga cię. Wiesz dobrze, jak łatwo można w walce z konkurencją poparzyć palce i dostać wrzodów żołądka. Jesteś lubiany przez kolegów bo wobec wszystkich starasz się być fair i jesteś godnym zaufania współpracownikiem.

35 lat Młodzieżowej Świetlicy Dworcowej

Tu powinna trafiać nasza młodzież

Młodzieżowej Świetlicy Dworcowej w Krakowie stuknęło 35 lat. Donoszę o tym wydarzeniu nie tylko dlatego, że naczelny dyrektor MPK, Tadeusz Trzmiel reprezentuje nasze przedsiębiorstwo, jako m.in. dostarczyciela „klientów” świetlicy, w Komitecie Honorowym obchodów jubileuszowych, ale i dlatego, że kiedy odwiedziłem tę placówkę w jej pomieszczeniach przy ul. Bosackiej 26 z zupełnie innych powodów, a dyrektorujący od 15 lat tej placówce Jerzy Kuglia rozwarł przede mną księgę obecności, z przyjemnością dostrzegłem na dwu tylko stronach obok takich nazwisk, jak J. Nogiel, Zb. Różański, J. Buczek, J. Baster informację, że są to uczniowie Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK. A więc trafiają tam „nasi”, choć w niewielkiej liczbie, i chociaż o działalności tej świetlicy niewiele osób wie, zwłaszcza rodziców, bo młodzież widzi odpowiednie wywieszki na dworcach, jest informowana w szkole, ale tam się trzeba „zarejestrować” i o ileś tam minut dłużej mieć nad głową wychowawcę — nie każdemu to odpowiada. Może więc garść informacji przede wszystkim z myślą o rodzicach dojeżdżającej młodzieży do krakowskich szkół ponadpodstawowych. To poważny problem, dojeżdża bowiem ponad 16 tys. uczniów. Dojeżdżają pociągami, autobusami PKS, a i miejskimi (czy raczej podmiejskimi) środkami lokomocji, które nie zawsze utrafią akurat na godziny rozpoczęcia czy zakończenia zajęć lekcyjnych. Powstały z tych różnic wolny czas ucznia nie zawsze wykorzystywany jest przezeń w sposób właściwy. Stąd rodzą się pokusy zgola niepedagogiczne kończące się nierzadko chuligańskimi wybrykami, dewastacją dworców, pojazdów, skwerów itd. Jeśli nawet założymy, że dojeżdżają same anioły, to i tych aniołów żal, kiedy młokna lub marzanna, albo urządzają sobie ostatnie przed dzwonkiem lekcyjnym repetytoria na Plantach. W świetlicy zaś można spokojnie zjeść śniadanie, które w pośpiechu mama wrzuciła do teczki, zapić gorącą herbatą, można przyszyć odpruty w tłoku guzik lub tarczę, uścisnąć wygodnie przy stole i uzupełnić przygotowanie do lekcji. W razie trudności wychowawca pomoże w zadaniu, pomogą kole-dzy. A można też sięgnąć po lekturę, której zabrakło w szkolnej bibliotece. Po lekcjach, jeśli za mało czasu do odjazdu, albo i za dużo, bądź już się dość na dzisiaj ma nauki, można pobyt w świetlicy potraktować bardziej relaksowo — do dyspozycji telewizor, bogato zaopatrzony kącik prasy, duży zestaw gier świetlicowych. Organizuje się też spotkania z ciekawymi ludźmi, dyskusje, oglądanie przeżyć, orlekcje, konkursy itp.

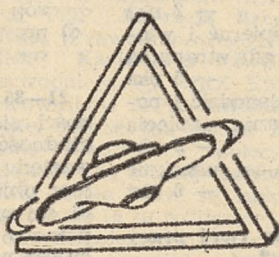
Tyle się dzieje tutaj mimo ciasnoty lokalowej. Świetlica bowiem nigdy nie miała szczęścia do pałaców. Kiedyś mieściła się w baraku przy ul. Worcella, teraz czasowo zlo-

kalizowano ją przy ul. Bosackiej 26; czasowo, bo dom ma iść do rozbioru, za dwa lata mają jednak obiecane pomieszczenia na I p. Dworca Głównego PKP i tam liczba pomieszczeń zapewni prowadzenie zajęć zgodnie z założeniami programowymi, a nawet więcej, planuje się bowiem założenie zespołów artystycznych, ot taki mini-dom kultury. Jest więc nadzieja, że obecna liczba 40—50 uczestników przewijających się w ciągu dnia przez świetlicę (zapisanych w ogóle jest 304, ale także się to ma do owych 16 tys.) znacznie wzrośnie. Zresztą i teraz wystarcząby miejsca dla znacznie większej gromadki, gdyby towarzyszyło działalności tej placówki większe zainteresowanie.

Toteż tak właśnie pomyślany jest cel obchodzonego jubileuszu — wykorzystać okazję do rozreklamowania tej pożytecznej placówki. Boć przede w dniu samej uroczystości (11 maja br.) pojawiają się zapewne wzmianki w prasie, a ponadto powołany z tej okazji Komitet Honorowy grupuje przedstawicieli wielu instytucji zainteresowanych rozwojem MSD. Liczy się na dotarcie z programem działania świetlicy do wszystkich szkół ponadpodstawowych na terenie miasta, na aktywizację wychowawców, pedagogów oraz organizacji młodzieżowych w zakresie szerszego zainteresowania się problemem spędzania wolnego czasu przez dojeżdżającą młodzież. A jeśli już o organizacjach mowa, warto podkreślić, że ostatnio właśnie patronat nad świetlicą objął Zarząd Wojewódzki ZMW. Nie jest to przypadkowa i pozbawiona uzasadnienia współpraca — wszakże MSD odwiedza przede wszystkim młodzież z okolicznych wsi i miasteczek.

MSD ma zresztą wielu panów. Poza wspomnianym patronem rolę mecenasa spełnia Południowa Dyrekcja Kolei Państwowych w sensie administracyjno-gospodarczym, ale śródmiejski Wydział Oświaty i Wychowania steruje sprawami dydaktyczno-wychowawczymi, dba o poziom i jakość pracy, zapewniając odpowiednio przygotowany personel, kontrolując i instruując. Nie żałuje także środków na wyposażenie w pomoce, na wydłużenie czasu działalności świetlicy w ciągu dnia (obecnie od 8 do 18, po zmianie warunków lokalowych nawet od 7 do 21). Ten zestaw opiekunów, jak i założenia programowe sprawiają, że MSD nie jest zwykłą przechodnią czy innym azylem, jest placówką oświatowo-wychowawczą o poważnych zadaniach do spełnienia. Trzeba jej pomóc i przysłużyć się temu zapewne uroczystości jubileuszowe, ale trzeba jej też zapewnić frekwencję, aby nie poszły na marne wysiłki ludzkie i środki materialne, no a przede wszystkim z myślą o dojeżdżającej młodzieży. I my ją dowożymy i mamy własne dojeżdżające dzieci, powyższe informacje warto więc chyba wykorzystać. A Jubilatowi — sukcesów w pracy wychowawczej.

ZDZISŁAW ZYGMA



NOL współcześnie

17 kwietnia 1967 r. wieczorem dziwny przypadek zdarzył się dyrektorowi szkoły i nauczycielowi w Jefferson City w USA. Wrócili oni samochodami z zebrań. Po zjechaniu z szosy na wiejską drogę zauważyli lunę, a wkrótce potem wolno lecący obiekt o kształcie podobnym do helmu z I wojny światowej. Obiekt zatrzymał się nad samochodem jednego ze świadków. Cały samochód wypełniło białe światło. Świadek spojrzął na swoje ręce — wyglądały one jak na zdjęciu rentgenowskim. Po ok. 1 minutach obiekt odleciał. 3 kwietnia 1968 r. o godz. 20.00 na autostradzie koło Cochrane, Wisconsin, USA, kobieta jadąca samochodem zauważyła świecący obiekt lecący bardzo szybko i bezgłośnie na niskiej wysokości. Zatrzymała się nad samochodem jadącym przed świadkiem, a następnie nad samochodem świadka. Reflektory, silnik i radio przestały w samochodzie działać, kobieta czuła lekkosć i gorąco. Gdy obiekt odleciał, wszystkie wróciło do normy. 20 września 1977 r. ok. godz. 4.00 mieszkańcy Pietrozawodska zaobserwowali na niebie ogromną kulę wysyłającą pulsujące światło. Poruszała się ona powoli, a potem rozpadła się i zawiązała emitując drobne promienie świetlne. Potem odleciała w kierunku jeziora Onega. Obserwacja trwała ok. 11 min. 19 kwietnia 1978 r., wieczorem, w okolicy Bilbao, Hiszpania, setki osób obserwowały obiekt koloru złotego z czerwonymi poświatami w

kształcie cygara, który tkwił nieruchomo na niebie ok. 20 minut, a następnie odleciał z ogromną prędkością. Na początku 1978 r. (brak dokładnej daty) mieszkańcy Zihuatanejo koło Acapulco, Meksyk, na słonecznym niebie ujrzeli trzy NOL. Największy z nich uciekał przed pozostałymi dwoma. W ciągu paru sekund te mniejsze zbliżyły się do większego na bliższą odległość i ten ostatni zmienił się w wielką kulę ognistą, po czym rozpadł się na kilka fragmentów, które jak gdyby wyparowały. Dwa „ścigające” zwiększyły prędkość i odleciały.

Skorzystajmy raz jeszcze z „Katalogu obserwacji NOL w Polsce”, oprac. przez Krzysztofa Piechotę, 16 sierpnia 1949 r. przez kilka dni na niebie tkwiła czerwona kula. Lądowanie szaroczerwonego obiektu o średnicy 1,5 m. 1 świadek (Wola Drzewiecka, woj. skierniewickie), 31 lipca 1953 r., godz. 19.00 — lą-

dowanie metalowego obiektu o średnicy 65 m z szeregiem kulistych otworów na obwodzie. 7 świadków (Wolin). 1954 r. — 1 obserwacja, 1957 i 1958 r. — po 8. 21 stycznia 1959 r., godz. 12.00 — pomarańczowy obiekt z różową poświatą wpadł do basenu portowego. Spotkano małą istotę w skafandrze z częściowo spaloną twarzą. Wielu świadków (Gdynia). Z tego roku K. Piechota wymienia 3 inne obserwacje. Lata 1964, 1965, 1967, 1969 — po 1 obserwacji, 1970 — 3 obserwacje, 1972, 1973, 1974 — po 1, 1975 — 2, 1977 — 7, 1978 — 16 i w 1979 — ponad 30 obserwacji.

Porównując pod względem liczby obserwacji lata 60. i 70. widzimy nagły wzrost obserwacji w latach 1977—79. Wbrew pozorom nie zostało to spowodowane zwiększonym zainteresowaniem ufonautów terenem Polski, lecz rozpoczęciem rejestracji obserwacji NOL przez Klub Kontaktów Kosmicznych. Lata 80. również obfitują w obserwacje UFO, jednak większość z nich jest dopiero w trakcie badań, dlatego też za wcześnie o nich pisać.

„Ger” — KTRNOL

Uwaga zainteresowani nie zidentyfikowanymi obiektami latającymi! 26 kwietnia br. o godz. 14.30 w czytelni Biblioteki Zakładowej MPK (ul. Brońska, III p., pokój nr 329), odbyło się spotkanie z przedstawicielami Krakowskiego Towarzystwa Badań NOL. Wszystkich chętnych zapraszamy.

Przynoszą na cotygodniowe „dywaniki” wiceprezesa Andrzej Zmudy również i nasi szefowie pękate sprawozdania z tego, co firma zdążyła już zrobić w ramach akcji „Porządek” i „Wiosna '84”. Z pewnością działano niemało, szkoda tylko, że coś, co powinno być normalnym działaniem nazywa się akcją, a niegrzecznych karze surowymi mandami (to akurat może i dobrze, bo najskuteczniej przemówić do kłeszeni). W każdym razie nie można popadać w samozadowolenie.

30 marca w czasie operatywnego dydaktycznego tylko jeden z-ca dyrektora zgłosił, że z powodu niedotrzymania terminu uruchomienia suwnicy „piętny” obrazek na terenie magazynu od strony Rzemieśniczej trwał będzie nadal. Reszta nie ma problemów, no, może z tradycyjnie nieczynnym „UFO” do mycia przystanków i z niektórymi rodzajami farb. Przypominamy, że Naczelny, iż: — autobusy są niedomyte: z ZAW (bo fartuchy), z ZAC (po prostu niechlujne, szczerbił myjni nie trzymają na dole), z ZAP (tzw. drobne kłopoty)!

Oj, te porządki

- w tramwajach zbyt mały postęp w czystości wozów zwłaszcza 105N w ZTP;
- w ZTO dzieje się bardzo niewiele (zostawiono np. 3 przejazdy do wykończenia, na Wielkiej straszy płyta), a próby dogadania się z dziełnicami, by zakłady pomagały malować siatki torowe obok własnych by. 28, dyneków, skończyły się chwilowo na tym, że członek kierownictwa poszedł do naczelnika i powiedział, że oni to... muszą zrobić;
- ZSiP zaprzestał malowania słupków i urządzeń sieciowych;
- obiekty na Rzemieśniczej, a zwłaszcza ich otoczenie, delikatnie mówiąc, są zaśmiecone.

Można by ten rejestr ciągnąć, ale po co. Wierzymy, że podjęte działania (nie mówimy jakie, aby nie zapeszyć) przyniosą właściwy efekt. Potrzeba bowiem tylko dwóch rzeczy: zamilowania do porządku i dobrej woli. (aml)

Ważne dla kierowców i motorniczych

Wiele pretensji mają nasi kierowcy i motorniczowie z powodu przydzielania im bezpłatnie tylko jednej koszuli na okres jednego roku. Koszuła ta nie jest zresztą jednym ze składników umundurowania i przynajmniej na razie nie ma żadnej możliwości wpisania jej do tabeli odzieży.

Aby w jakiś sposób rozwiązać tę kłopotliwą dla naszych kierowców i motorniczych sprawę jaką jest przydział na cały rok tylko jednej koszuli, starano się znaleźć jakieś sensowne z niej wyjście i stwierdzono, że jest możliwość przydzielenia tej drugiej koszuli, pod warunkiem uiszczenia odpłatności za pozostały okres używania koszuli już posiadanej. Na przykład jeżeli posiadana przez kierowcę czy motorniczego koszula, używana była przez 7 miesięcy (okres używalności wynosi 12), wówczas odpłatność będzie tylko za 5 miesięcy. Założymy więc, że koszula ta kosztowała 600 złotych, a licząc miesięcznie za jej używanie po 50 złotych, za 5 miesięcy trzeba będzie zapłacić 250 złotych. Potrącenia za używanie koszuli odbywać się będą poprzez listy płac. Równocześnie już bezpłatnie, pobrać będzie można w WGO drugą koszulę.

Stworzenie możliwości do otrzymania drugiej koszuli będzie więc częściowym choć rozwiązaniem tej kłopotliwej sprawy. Na marginesie podajemy wyższe nasuwa się pytanie czy „nawet” dwie koszule wystarczą, aby nasi kierowcy i motorniczy oglądać można było pracujących na liniach w mundurach i w nieskazitelnie czystych koszulach? (M.B.)

Komu odzież ochronna?

Na podstawie Uchwały nr 157 Rady Ministrów z ub. r. ustalone zostały nowe zasady przydziału odzieży ochronnej, odzieży roboczej i sprzątu ochrony osobistej. Przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej i mieszkaniowej w porozumieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi mają do 30 czerwca opracować zakładowe tabele norm. Zaleca się rygorystycznie przestrzegać przydziału odzieży i obuwia wyłącznie zatrudnionym na stanowiskach roboczych i tych, na których praca wykonywana jest stale w warunkach intensywnego niszczenia, bądź gdy odzież i obuwie wymagane jest przepisami bhp.

Pracownikom inspekcyjnym i zatrudnionym przy pracach krótkotrwałych ma być przydzielana wyłącznie odzież dyżurna. Wprowadza się zakaz wyposażania w kożuchy i kurtki ocieplane futrem naturalnym. W indywidualnym przypadku taką decyzję może podjąć Minister Administracji i Gospodarki Przestrzennej.

Jednolite resortowe tabele norm zostaną opracowane przez Departament Społeczno-Zawodowy — Główny Inspektorat BHP Ministerstwa. Aktualnie prowadzone są konsultacje Departamentu z ustalającymi normy. (F.S.)

Kronika wypadków — marzec

■ Motorniczy z ZTP, Ryszard Orzechowicz, w dniu 11 marca br., podczas wysiadania z wagonu tramwajowego, doznał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 20 dni.

■ Uczeń klasy II ZSZ MPK, odbywający praktyczną naukę zawodu w ZNT, w dniu 12 marca br., podczas zamykania bramy, doznał przyniesienia jej skrzydłem drugiego i trzeciego palca lewej ręki. Wina za ten wypadek ponoszą: kierownictwo Zakładu, ponieważ przy bramie znajdował się wadliwy uchwyt oraz sam poszkodowany, gdyż nie wykazał się należytą ostrożnością.

■ Kierowca z ZTiS, Andrzej Kasperkiewicz, doznał w dniu 23 marca br., pęknięcia kości śródstopia oraz rany ciętej powyżej stawu skokowego prawej nogi, na skutek przytłuczenia pakietem blach, podczas załadunku na skrzynię samochodu ciężarowego — odczepiania haka zawieszania. Poszkodowany wykonywał czynności hakowego, do którego nie posiadał uprawnień. Wypadek ten wydarzył się na terenie magazynu Centrostalu w Tatnowie. Wymieniony nadal pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

■ Zmywacz samochodów, Alfreda Kutek z ZAB, w dniu 23 marca br., mijając pojazd stała jedną nogą na pulpicie autobusu, drugą na poręczy. W pewnym momencie straciła równowagę, pośliznęła się i spadła. W wyniku upadku, doznała złamania lewej nogi. Wina poszkodowanej, która nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Kierowca z ZAP, Paweł Król, podczas wysiadania z autobusu w dniu 28 marca br., doznał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

■ Uczeń klasy III ZSZ MPK, odbywający praktyczną naukę zawodu w ZTH, podczas mocowania wiertła w uchwycie wiertarki, doznał skaleczenia wewnętrznej strony prawej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M.B.)

LISTY
POLEMIKI

OPINIE

DO DYREKCJI MPK
„SYGNAŁY MPK”

My niżej podpisani, mieszkający następujących ulic: Dyniowa, Sabala, Harnasiów, Anosika, Lirycznej, Nikiłowa, Arzechwy, Marcholta oraz mieszkańcy domków „Budo-tal” i ul. Dobrego Pasterza ulice te znajdują się na terenie osiedla domków jednorodzinnych na Czerwonym Prądniku) zwracamy się z prośbą do przedsiębiorstwa o zlokalizowanie przystanku autobusów Miejskiej Przystanki Komunikacji na ul. Czerwony Prądnik a.s. Tysiąclecia w pobliżu Kombinatu Budownictwa Mieszkaniowego. Obecnie na tym odcinku ulicy znajduje się przystanek na żądanie, lecz jest on usytuowany zbyt daleko od ww. ulic i dlatego korzystanie z niego wcale nie ułatwia dojazdu ani do centrum miasta, ani do osiedla.

Prośbę swą motywujemy tym, iż odległość do najbliższego przystanku wynosi około 1 km, co bardzo utrudnia komunikację między osiedlem a centrum miasta, z której korzystają mieszkańcy wspomnianych ulic, pracownicy przedsiębiorstw dojeżdżający

do pracy, uczniowie dojeżdżający do szkół, studenci mieszkający na kwaterach, personel pielęgniarski mieszkający na terenie os. Ogrodników w kwaterach prywatnych, pracownicy warsztatów rzemieślniczych zlokalizowanych na terenie osiedla Ogrodników, pracownicy Kombinatu Budownictwa Mieszkaniowego.

Należy nadmienić, że w pobliżu nie ma żadnego sklepu, poczty, ośrodka zdrowia itp. i załatwienie każdego sprawnego wymaga dojazdu autobusem, czasem kilka razy dziennie.

Uprzejmie prosimy o pozytywne załatwienie naszej prośby.

**Komitet Osiedlowy
Osiedla Ogrodników
Mieszkańcy ww. ulic
oraz pracownicy
wspomnianych
przedsiębiorstw
państwowych**

Od redakcji: Powyższe pismo wpłynęło do Dyrekcji MPK w ubiegłym roku. Sprawa została załatwiona odmownie. Do ponownej prośby mieszkańców przychylamy się i my. Być może, dążyć się „coś” zrobić, ułatwiając tym samym życie mieszkańcom Osiedla i pracującym w tej okolicy.

Listy Pana Piątka

Spieszę wyjaśnić zagadkę nurtującą krakowian 16 marca br. w momencie, gdy nad miastem zapadła „szarówka”. Owego dnia od strony Batowic wjechał do miasta wolno pędzący się w kierunku Łagiewniczek ulicami: 29 Listopada, Nowy Kleparz, Długa, Filipa, Westerplatte, Boh. Stalingradu, Rynek Podgórski czerwony autobus MPK, który na trasie przejazdu zatrzymywał się na wszystkich przystankach tramwajowych i autobusowych na czas umożliwiający wsiadanie i wysiadanie pasażerów. I tu zdumienie: choć na każdym przystanku kierowca drzwi uprzednio otwierał, to nikt nie wsiadał, zaś na ulicach nerwowego i tętniącego życiem Krakowa wszyscy przechodnie w odrętwieniu stawali w miejscu. Gdy autobus osiągnął skrzyżowanie pod Pocztą Główną — regulujący ruchem funkcjonariusz JRD MO zapewne na moment poczuł się niepotrzebny, bo usunął się ze skrzyżowania w podcienie narożnego budynku, sfronował do autobusu i uchylając czapkę, drapał się po głowie. Tylko nielicznym przechod-

niom udało się dowiedzieć, że „krytycznego dnia” jadąca w autobusie Orkiestra Dęta „SOLVAY”, pod dyktando Jerzego Czyżewskiego, swymi skoczonymi marszami podkreślała pewne warszawskie wydarzenia, a podkreślała tak szczególnie, że nawet kierowca na swym elastycznym stanowisku odczuwał wibracje. Jak powiadam — tedy tylko nieliczni dowiedzieli się, że w tak to oryginalny sposób artyści zespołu podkreślili fakt obrotu Krajowej Konferencji Delegatów PZPR. Bezpłatny koncert dla mieszkańców Krakowa odbył się nie tylko „z okazji”, ale także i „po drodze”. Otóż orkiestra „Solvay” wracała z bezpłatnego koncertu dla pensjonariuszy Państwowego Domu Pomocy Społecznej w Batowicach w ramach akcji „Trza mieć serce”.

A wydarzyło się to dzięki życzliwości Kierownictwa ZAP MPK, które udostępniło także bezpłatnie autobus w tym celu.

Przewodniczący akcji tms na terenie całego kraju

M. A. PIĄTEK

✱

byli dwaj kierowcy Waszego Oddziału — jeden, oczekujący na pomoc techniczną do autobusu zdeformowanego w Rabce, drugiego popsuty wóz tkwił w zaspie na Orawie.

Decyzja Pańskiego Zastępcy była rzetelna i krótka: „Najpierw obsłużyć gości, a potem pojechać do naszych”. Na moje pytanie o wysokość rachunku Pan inżynier na znak, że sprawę uważa za ostatecznie załatwioną, machnął ręką, życząc jednocześnie szerokiej drogi, zarówno w dosłownym, jak i w przenośnym znaczeniu tego zwrotu.

To wydarzenie, to jeden z drugoczących argumentów na przypadek, że gdy robi się coś bardzo potrzebnego społecznie — nigdy nie jest się samemu.

Kierowca MPK w Krakowie
(—) **M. A. PIĄTEK**

**Pan Dyrektor
Oddziału Państwowej
Komunikacji Samochodowej
w Nowym Targu**

„Sygnały MPK”

Dnia 22 II 1984 r. udawałem się autobusem MPK po zespół regionalny na Podhale, który później miał wystąpić bezpłatnie w ramach akcji „Trza mieć serce” w Klubie Seniora DK „Tramwajarz”. O godz. 7.30 przymusowo zatrzymałem się na wiadukcie drogowym w Nowym Targu z powodu awarii układu elektrycznego. Fakt zatrzymania się może potwierdzić funkcjonariusz JRD MO w Nowym Targu, który z tej okazji przeprowadził ze mną pożyteczną rozmowę.

Udałem się do Oddziału Dyrektora ds. Technicznych w Nowym Targu. Krytycznej chwili w podobnej sytuacji

W Łodzi powstała Komisja Ochrony Pracy

21 marca br. powstała w Łodzi Komisja Ochrony Pracy przy Federacji NSZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej w składzie: Zakładowi Społeczni Inspektorzy Pracy z WPK w Szczecinie i Katowicach oraz MPK z Krakowa i Łodzi.

Na forum obrad nowo powstałej Komisji, głos zabrał między innymi Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy z MPK w Krakowie, Aleksander Kowalczyk i przedstawił zebrany następujące sprawy: analizy roczne — stanu BHP za rok 1983 i wiodących grup schorzeń w podstawowych zawodach jakie wykonywane są w przedsiębiorstwie — motorniczych, kierowców oraz pracowników zaplecza. W przypadku pierwszych — choroby układu oddechowego, trawienia, krążenia, kostno-mięśniowego, drugich — układu trawienia, oddechowego i nerwowego. W przypadku pracowników zaplecza — choroby układu trawienia, krążenia i oddechowego. Ponieważ wskaźnik chrob układu trawienia w grupie kierowców, wynosi 33 na 100 zatrudnionych proponuje uznanie jej za chorobę zawodową.

Z kolei przedstawił swoje uwagi na szereg spraw w przedsiębiorstwie między innymi: bardzo niskiej jakości narzędzi ręcznych dostarczanych przez przemysł, jak również wstrzymanie produkcji znacznej ilości narzędzi specjalistycznych, zlej jakościowo odzieży roboczej importowanej z Rumunii, nieprodukcowanie obuwia olejochronnego i równocześnie nie najlepszej jakości obuwia robo-

czego, brak możliwości zakupu rękawic, rękawice ocieplane w zamian za rękawice skórzane i kurtek ocieplane w zamian za kożuchy, niedostateczne dostawy z przemysłu — żarówek, świetlówek, części zamiennych do wózków transportu wewnętrzne, produkcji bułgarskiej i brak do nich baterii akumulatorowych — są możliwości zakupu jedynie za dewizy, niedostateczne dostawy dobrych baterii do wózków produkcyjnych — dostawy pokrywają zapotrzebowanie zaledwie w 10 procentach w stosunku do wielkości parku wózków. Mówił również o problemach takich jak: niedostateczne zainteresowanie się w przedsiębiorstwie wentylacją spowodowane brakiem wentylatorów, długimi terminami ich dostaw jak również brakiem z tej branży specjalistów, trudnościach z ogrzewaniem obiektów — niskiej jakości węglem dostarczonym przez górnictwo oraz brakiem urządzeń, służących do dogrzewania obiektów w okresie zimowym.

Zaproponował podniesienie stawek za pracę uciążliwą i szkodliwą — dla I grupy minimum 2 złote na godzinę, II — 3 złote, III — 4 złote oraz dodatku za pracę niebezpieczną — 4 złote na godzinę.

Przedstawił również problemy związane z działalnością służby zdrowia — przychodni zakładowej: braku dostatecznej ilości kadry lekarskiej, a zwłaszcza specjalistów — okulistów, laryngologów, kardiologów i radiologów. Z uwagi na brak lekarzy i aparatury, brak możliwości przeprowadzania badań radiologicznych,

niedostępność informacji dla lekarzy o lekach, niskie zarobki kadry lekarskiej, co jest również powodem nieprzechodzenia lekarzy z lecznictwa zamkniętego do otwartego.

Poza tym zwrócił uwagę na brak przepisów bezpieczeństwa metod pracy, dotyczącej sieci trakcji tramwajowej, która obecnie opiera się na przepisach wewnętrznych, oraz przepisu dotyczącego wymagań stawianych elektrykomontarom pracującym przy sieci trakcji tramwajowej, brak części zamiennych do gaśnic — dysz i węży, bardzo małą produkcję bezpieczników topikowych, a także na organizację pracy brigad torowych i sieciowych — stosowanie przez nie środków zabezpieczających.

Powyższe podsumował stwierdzeniem, że w przedsiębiorstwie jest pozytywny stosunek kolektywu administracyjnego i społeczno-politycznego do działalności Społecznej Inspekcji Pracy.

Jeżeli chodzi o trudności związane z zaopatrzeniem w odzież, obuwie robocze, narzędzia pracy, wózki akumulatorowe i baterie, części zamienne, żarówki i świetłówki, Federacja wystąpi do właściwych ministerstw w celu podjęcia odpowiednich działań — zmniejszenia trudności w zaopatrzeniu.

Należy mieć nadzieję, że nowo powstała przy Federacji NSZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej Komisja Ochrony Pracy, będzie ogniwem pośredniczącym między przedsiębiorstwami, a szczeblami centralnymi. (M.B.)



**okiem
pasażera**

7 kwietnia br. około godz. 9.30 na przystanku przy ulicy Malborskiej w autobusie linii „104” obecni usłyszeli: — „Proszę przygotować bilety do kontroli”. Wśród 12 pasażerów kons-

ternacja — nigdzie nie widać kontrolerów. Za chwilę z kabiny kierowcy wyszedł w elegancko odprasowanym mundurze pan kierowca, sprawdził bilety, następnie otworzył drzwi, by wypuścić tych co mieli zamiar wysiąść. Wszystko nie trwało nawet minuty i pojechałmy dalej. Przyznam, iż byłam mile zaskoczona. Takiego zdarzenia byłam świadkiem po raz pierwszy. Gdyby tak bywało częściej, mniej byłoby „jednoprzystankowych gapowiczów”. Brawo panie kierowco.

(tis)

Jak co roku na wiosnę

Od 9 kwietnia br., rozpoczęły się wiosenne, społeczne, przeglądy warunków pracy załogi MPK. W br. trwać one będą do 20 kwietnia br. Przebiegają na tych samych zasadach, co w latach ubiegłych. Nowością tylko w ich organizacji jest to, że w każdym zakładzie przewodniczącymi komisji są Oddziałowi Społeczni Inspektorzy Pracy.

Bardziej szczegółowo o wiosennych, społecznych, przeglądach warunków pracy załogi MPK, napiszemy w kolejnym numerze „Sygnałów-MPK”.

(M.B.)

„Konfrontacje '83”

Dział Kultury, Sportu i Turystyki uprzejmie informuje, że po ustaleniu Związku Zawodowego odpłatność za kartę na „Konfrontacje '83” wynosić będzie 75 proc. wartości karnetu dla pracownika i 100 proc. dla członka rodziny. Zgłoszenia chętnych z zakładów przyjmują

pracownicy kulturalno-oświatowi w poszczególnych komórkach, w Zarządzie — Lucyna Piszczek, p. 218. Zbiórka za mówienia z zakładów przyjmują Dział Kultury, Sportu i Turystyki do 20 kwietnia br. Na „Konfrontacje '83” składa się 18 najnowszych i najlepszych filmów świata. Cena karnetu 800—1200 zł, w zależności od kina.

Wspomnienia z Rajdu

W dniach 24—25 marca br. odbył się I etap V Rajdu Młodzieży MPK Kraków. Po rozlokowaniu w kwaterach prywatnych w Zawoi-Mosornym wyruszyliśmy na trasę Rajdu. Przebiegała ona z Zawoi-Wideł do schroniska w Markowych, skąd po obiedzie i krótkim odpoczynku wróciliśmy do miejsca zakwaterowania. Pod wieczór odbyło się ognisko z pieczeniem kiełbasy. Rozegrano również konkurs rajdowy. Jego zwycięzcą został Marek Kleszcz z ZNT. W niedzielę w południe opuściliśmy Zawoję i skierowaliśmy do Żywca. W drodze powrotnej do Krakowa zatrzymaliśmy się nad Jeziorem Żywieckim, gdzie wybraliśmy najaktywniejszego uczestnika Rajdu. Został nim Józef Turek z Przykładowej Szkoły. I tak zakończyliśmy I etap Rajdu „na raty”.

ANDRZEJ TUREK

Pokłosie
„prima-aprilisu”„Veto” groźnym
konkurentem
„Sygnałów”

W poprzednim numerze „Sygnałów MPK” pozwoliliśmy sobie na żart prima-aprilisowy sztyt tak grubymi nićmi, iż nie sądziliśmy, że trzeba będzie odwoływać nasze fantazjowatości o reglamentację komunikacji miejskiej. Trzeba to jednak zrobić, gdyż tygodnik konsumenta „Veto” z datą 1 kwietnia upadł na identyczny pomysł publikując obszerny artykuł pt. „Bilety na kartki”. Zachodzi więc obawa, że ktoś z naszych czytelników śledzących również „Veto” weźmie tę informację na poważnie. Zachodzi też druga obawa, że zostaniemy posądzeni o plagiat, gdyż to „Veto” wstawia się podobnymi pomysłami nie tylko z okazji 1 kwietnia (stymna informacja o porno-shopie w Warszawie!) — oświadczaemy więc, iż plagiat był niemożliwy, gdyż obie gazety ukazały się jednocześnie, a nasz materiał złożony był w drukarni przeszło tydzień wcześniej. „Veto” drukuje się w Toruniu i Bydgoszczy, my w Krakowie, redakcja „Veto” jest w Warszawie i zapewniamy, że nie mamy tam żadnych wtyczek, a sądzimy, że i odwrotnie. Cóż więc pozostaje — fluidy? Chyba tak. Gorzej, jeśli emanują one w stronę Warszawy, bo mielibyśmy groźnego konkurenta. Cóż, trzeba będzie myśleć po cichu.

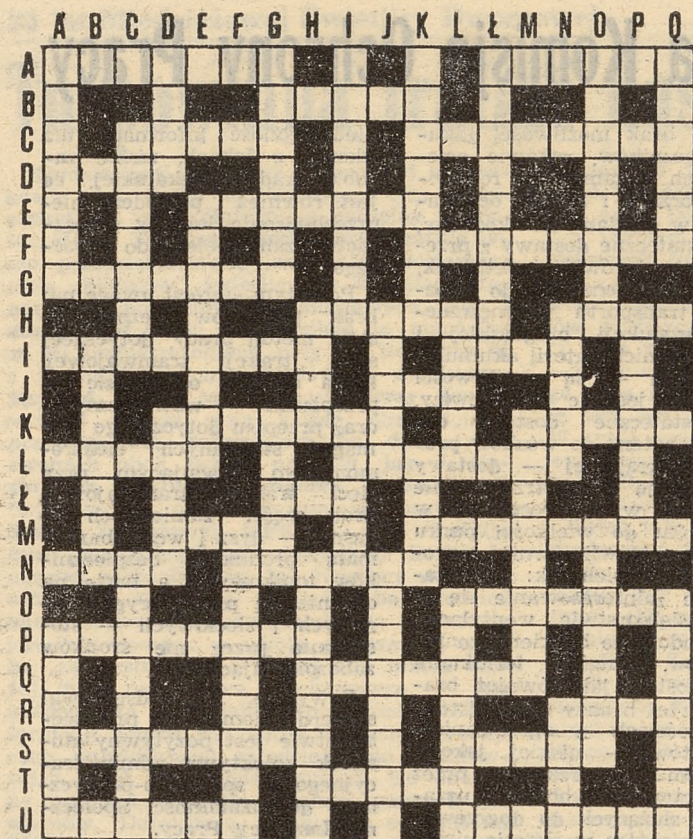
A co do samego żartu — nie sądzimy, aby mieli o niego pretensje nasi czytelnicy, wszyscy są wszakże posiadaczami kart wolnego przejazdu, więc nasza informacja na nikim zapewne nie zrobiła wrażenia. (z.z.)

LISTY
POLEMIKI

OPINIE



KRZYŻÓWKA ŚWIĄTECZNA



POZIOMO: A) Dawna dzielnica Krakowa sąsiadująca z Kazimierzem. B) Rynek w starożytnej Grecji. C) Nowela B. Prusa. D) Mały pies pokojowy. E) Oficjalne pismo urzędowe w stosunkach międzynarodowych. F) Dowódca I Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki. G) Największy wąż z rodziny dusicieli. H) Krótki utwór fortepianowy. I) Starogrecki instrument muzyczny. J) Może być karakułowy. K) Pastwisko w Bieszczadach. L) Związek państw. M) Rzeka w Europie Zach. N) Do wycierania naczyń kuchennych. O) Złość, irytacja. P) Jednoczesny armatni wystrzał na komendę. Q) Jezioro na granicy USA i Kanady. R) Przepływa przez Goleniów. S) Jeden ze zmysłów. T) Obosieczny nóż myśliwski. U) Roślina ozdobna. V) Dzielnica Stambułu w Turcji. W) Dobry znajomy, przyjaciel. X) Aktor polski, odtwórca roli Jagielly w filmie „Krzyżacy”. Y) Potrzebny kreslarzowi. Z) Nacłudzka, tytaniczna. AA) Popularny ser podpuszczkowy. AB) Styl w pływaniu. AC) Władzi na płotek. AD) Rzeczy istniejące konkretnie. AE) Nierytmiczność.

PIONOWO: A) Muzeum etnograficzne. B) Kolega Melchiora i Baltazara. C) Instrument muzyczny mieszczący się w kieszeni. D) Produkt, towar. E) Kobieta posłaniec, goniec. F) Inna polskiej aktorki, odtwórczyni Barbary Radziwiłłówny. G) Ostry, przenikliwy dźwięk. H) Motyl nocny. I) Imię żeńskie. J) Przymek Włochów. K) Rodzaj literacki. L) Część filmu. M) Mieszkanca Dagestanu lub Azerbejdżanu. N) Filmowy „Pan Wołodyjowski”. O) Australijski niedźwiedź. P) Machina obliczeniowa. Q) Płytki polichinowe. R) Syberyjska szkapa. S) Długa, gruba tyćka. T) Tercja w basie. U) W śladzie życzeń i zażeń. V) Jacht, łódź o dwóch równoległych kadłubach. W) Wielki książę litewski, dziad Władysława Jagielly. X) Grzeszawisko. Y) Gna w karty. Z) Najwyższy na papierze dostojnik w kościele katolickim. AA) Modlitwa. AB) Nowela B. Prusa. AC) Czarna topola. AD) Utwór epicko-lyryczny pokrewny balladzie, popularny w Hiszpanii.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI

Podane: Alpy, srebro, cień, skrosty, kret, opas, nominal, kpienie, oczko, skrupulatność, hupek, Chiny, Alabama, data, gwar, wasyfena, Alek, marula, obak, sonda.

Pionowe: wior, agat porto, Adyga, echo, wena, Usti, koka, episkopat, przyspiew, szot, masurka, malutka, nogawka, bożnica, Mąd, Tybr, larwa, busz, mleko, auka, Abba, gamma, start.

DECYDOWAĆ BĘDZIE LICZBA MIESZKAŃCÓW

Ministerstwo Komunikacji postanowiło ujednolicić tabor komunikacji miejskiej. Ustalono, że: w miastach liczących ponad milion ludzi (np. Warszawa, Katowice) komunikacja oparta będzie na „ikarusach”, w tym co najmniej 50 proc. ma być przegubowych, miasta od miliona do 500 tys. ludzi (np. Kraków, Gdańsk, Szczecin, Poznań, Wrocław) obsługiwać mają w 40 proc. „ikarusy”, a w 60 proc. „berliety PR-110”. Miasta od 0,5 mln do 250 tys. — głównie „berliety” i ok. 25 proc. „ikarusów”. Miasta od 250 tys. do 100 tys. wyłącznie „berliety”. Miasta od 100 tys. do 50 tys. oprócz „berlietów” także „autosany”. Tam, gdzie liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., będą jeździć wyłącznie „autosany”. Założenia te mają w pełni wejść w życie w 1985 r.

ŁAŃCUT OTRZYMA MIEJSKĄ LINIE

Niedługo skończą się kłopoty komunikacyjne mieszkań-

ców Łañcuta i okolic. Miasto otrzyma bowiem miejską linię autobusową, która pobiegnie od Łañcuta przez Dębnie, Kosine, Gluchów, Soninę, Wysoką, przyległe dzielnice do centrum. Ma być także bezpośrednia linia łącząca Łañcut z Rzeszowem. Dotychczas podróż w godzinach szczytu do

ZDWOJONE TEMPO BUDOWY METRA

Z rozmów między Generalną Dyrekcją Budowy Metra w Warszawie a poszczególnymi firmami wynika, że w br. zakres robót zostanie podwojony w stosunku do roku ubiegłego. W 1983 r. na zakup sprzętu i same roboty wydano blisko miliard złotych, a w br. wydatki na budowę metra wyniosą 2 miliardy zł. Zawiera się jeszcze umowy na wy-

Dwaj rzemieślnicy z warsztatów, którzy poprzedniego dnia byli na mocno zakrapianych imieninach u kolegi, przyszli do pracy nadal niedysponowani, z dwugodzinnym opóźnieniem i dostrzegają na końcu hali mistrza:

— Rany boskie, Franek, co my mu teraz powiemy?

— Dzień dobry. Resztę to on dopowie...

*

Milicjant przesłuchuje motornistę, który pobił pasażera w tramwaju:

— Pobity twierdzi, że uderzył go pan kilka razy w głowę i



w brzuch, czy chce pan coś do tego dodać?

— Nie, panie władzo, to ma zupełnie wystarczyć...

*

— Zupełnie nie wiem, co kupić żonie z okazji naszej rocznicy ślubu — zwierza się Malinowski Kowalskiemu w czasie przerwy śniadaniowej.

— Ale po co kamać sobie głowę, najlepiej spytać o to po prostu szanowną małżonkę.

— Niestety, na tyle to mnie jeszcze nie stać!

*

Rozmawiają dwaj urzędnicy:

— Żona szanownego kolegi opowiadała wczoraj mojej żonie, że przed Świętami kupiła sobie furto za 300 tys. zł. Czy pan nie ma coś przeciwko temu?

— Nie mam, niech opowiada...

*

— Wczoraj teraz to dobrze — wzdycha do wulka przedwojenny motonurk — nadszedł czas na wszystko — na kłosa, sport i dyskotekę...

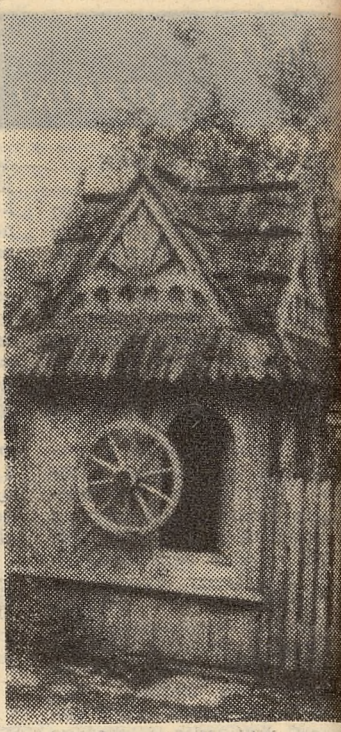
— A ty działasz to też bez przerwy pracowałeś, nie miałeś ani jednej wolnej chwili?

— Niestety, jak tylko skończył wolną chwilę, to zaraz musiał tasować karty...

Polskie zagadki ludowe

- 1—
Czyściutkie, malutkie,
po podziemiu chodzi.
- 2—
Maluskie, okragluszkie,
całemu światu mile.
- 3—
Lezie, lezie po żelezie,
kany dziura, to tam wlezie
- 4—
Ma zęby, a nie je.
- 5—
Zębata ciotuchna
całe pole gryzie.
- 6—
Święta Orsula, perły rozsula,
miesiące wiedział,
nie nie powiedział.
- 7—
Chodzi nad nami
do góry nogami.
- 8—
Co to za zdanie,
że jeździ koń na baranie?
- 9—
Ani nóg, ani rąk,
na górę wylezie.
- 10—
Nie ma nóg ani rąk,
cały świat przeleci.

Wybrał: CZ. DYLOWICZ



Jeśli chcą mieszczuchy
odmładzać swe duchy,
niech czerpią ze studni
kultury ludowej.

Fot. CZ. DYLOWICZ

Karty pływackie

Tramwajowy Klub Wodny organizuje egzamin na Powszechną Kartę Pływacką i Specjalną Kartę Pływacką, tzw. złoty czepek dla pracowników MPK i ich rodzin. Warunkami uzyskania Powszechną Kartę Pływacką są: ukończenie 18 lat, dobry stan zdrowia, przepłynięcie dystansu 200 m w tym 50 m stylem grzbietowym, skok z wysokości 0,7 m do wody, przepłynięcie dystansu 3 m pod wodą, opłata 100 zł. Osoby do lat 18 mogą uzyskać Młodzieżową Kartę Pływacką spełniając powyższe warunki i dodatkowo legitymując się zaświadczeniem o zgodzie rodziców. Opłata wynosi 50 zł.

Do uzyskania Specjalnej Karty Pływackiej potrzebne są: ukończenie 18 lat, zaświadczenie lekarskie o dobrym stanie zdrowia, 1 fotografia, skok do wody z wysokości 0,7 m, przepłynięcie dystansu 1500 m dwoma stylami, w tym 200 m stylem grzbietowym, przepłynięcie dystansu 18 m pod wodą, wydobycie przedmiotu z głębokości min. 8 m, opłata 300 zł.

Zgłoszenia przyjmuje W. Panicz (ul. Brożka 3, pok. 109) do 20 kwietnia 1984 r.

Komunikat

W związku z wystawą organizowaną w ramach XX Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej w Krakowie we wrześniu 1984 r. Komitet Terenowy Zjazdu uprzejmie prosi o wypożyczenie na czas trwania wystawy wszelkiego rodzaju materiałów związanych z historią i osiągnięciami komunikacji miejskiej w Krakowie. Zgłoszenie przyjmuje kierownik wystawy — JANUSZ KUCHARSKI przy ul. Brożka 3, II p., pokój 212, tel. 66-20-22 w. 13-31, w godz. 7-15 do 30 czerwca br.

POWRÓT TRAMWAJÓW Z 3 WAGONAMI

W Łodzi wciąż trwają prace studyjne nad zmianami or-

ganizacji poszczególnych fragmentów tuneli i stacji, a już się układa zbrojenie płyty dennej tunelu na Ursynowie.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

organizacyjnymi w komunikacji miejskiej. Wśród różnych propozycji, mających na celu rozładowanie tłoku na trasach, bierze się m. in. pod uwagę możliwość powrotu do zestawów 3-wagonowych, gdyż skierowanie na niektóre trasy większej liczby składów jest już niemożliwe, gdyż tworzyłyby się korki i liczba przewiezionych w ciągu godziny pasażerów wcale by nie wzrosła.

ŚWIETLNA GAZETA W AUTOBUSIE

Sporą sensację wywołał w Budapeszcie autobus komunikacji miejskiej, w którym nad-

kabina kierowcy zainstalowana została świetlna gazeta. Jest to tablica, na której kilkucentymetrowej wielkości litery świetlne układają się w zdania informujące o trasie przejazdu, miejscach, gdzie należy się przesiadać np. do metra lub innych linii autobusowych czy tramwajowych. Autobus

marki „ikarus” odbywa na razie jazdy próbne. Jeśli wypadną pomyślnie, zakres podawanych informacji ulegnie zwiększeniu, a podobne urządzenie zainstaluje się w innych autobusach w węgierskiej stolicy.

BEZROBOCIE NAM NIE GROZI!

Czytelnik „Życia Warszawy” spostrzegł pewnego dnia, jak w pobliżu przystanku autobusowego komunikacji miejskiej u zbiegu ulic Egipskiej i Afrykańskiej zajeżdżał wóz techniczny MZK. Wysiadł z niego pracownik, odkręcił z tablicy na słupie jedną śrubkę i zerwał umieszczoną tam

POTEŻNE SUWNICE DO BUDOWY METRA

Gorzowskie zakłady mechanizacji rolnictwa „Zremb” w Gorzowie Wlkp. są producentem 9 specjalnych suwnic bramowych dla warszawskiego metra. Każde urządzenie ma udźwig 16 ton, zaś rozstaw między podporami suwnic wynosi 25 i 32 metry. Przy stosowane są one do podnoszenia ciężarów z kilkunastu metrów poniżej poziomu ich ustawienia, co różni je m. in. od normalnych suwnic bramowych produkowanych dotychczas.