

MPK — HiL

Owocna wizyta

W Kombinacie Metalurgicznym Huta im. Lenina przebywała niedawno grupa naszych pracowników — członków partii z POP Zakładu Eksploatacji Tramwajów Kraków — Podgórze. Miodzi motorniczowie pod przewodnictwem sekretarza ekonomicznego KZ PZPR, Tadeusza Zwolińskiego i I sekretarza POP ZET, tow. Jana Piotrowskiego zaproszeni zostali do zwiedzenia Kombinatu przez Komitet Fabryczny PZPR KM HiL, a konkretnie I sekretarza KZ, Kazimierza Miniura i sekretarza propagandy, Mieczysława Łagosza. Dla większości młodych pracowników naszego przedsiębiorstwa był to pierwszy kontakt z wielkim zakładem przemysłowym, okazja poznania specyfiki jego produkcji, warunków pracy ludzi tam zatrudnionych. Zobaczyli więc spust surówki z Wielkiego Pieca, na własnej skórze odczuli żar buchający z pieca, w stalowni konwertorowej trafili na moment załadunku konwertora złomem i zalewanie surówki, w wydziale zimnym blach zapoznali się z procesem walcowania, automatyzacją pracy walcarek itp. Wielu z nich nie kryło swojego zaskoczenia z powodu warunków, w jakich przychodzi hutnikom pracować często więcej niż 8 godzin, bo brakuje ludzi (w Kombinacie występuje deficyt blisko 4000 osób!) Prawie wszyscy stwierdzili jednogłośnie, że za żadne skarby nie zamieniliby się rolami z hutnikami, jednak po tym, co widzieli jeszcze bardziej będą cenić ich pracę i wysiłek.

— Teraz rozumiemy — powiedział na spotkaniu, jakie odbyło się po zwiedzaniu Huty w świetlicy Walcowni sekretarz Zwoliński — że hutnicy mogą być zmęczeni i zdenerwowani, gdy jadą tramwajem do domów z pracy. Musimy być dla nich bardziej wyrozumiali, bo pracują bardzo ciężko. Dodał jednak, że praca motorniczych czy kierowców też do lekkich nie należy. Pracują oni w ciągłym napięciu, muszą być cały czas skoncentrowani, bo wiadomo, że odpowiadają za ludzi. Pracę rozpoczynają w samym środku nocy, wstają o 3-4 rano, by na czas wyjechać na trasę. A po mieście jeździ się coraz trudniej, przybyło samochodów, ludzi. Wszystko to powoduje określone trudności we właściwym wypełnieniu obowiązku przez empekowców, którzy muszą przecież dostosować się do często ost-

(Dokończenie na str. 2)

Plan 1984 pod lupą Rady Pracowniczej

Trudna sztuka współgospodarzenia

Obie strony przygotowywały się do tego spotkania starannie — nie dziwota, wszak po raz pierwszy od kilku lat organ samorządowy miał uchwalić roczny plan pracy. Dyrektor ze swoim sztabem atakował Centrum o przyspieszenie określenia reguł gry, ze sławnym odpisem na PFAZ, który i tak oficjalnie nie dotarł do przedsiębiorstwa do połowy kwietnia! Rada Pracownicza pilnie się szkolila, dzieła pracę w zespołach, by móc lepiej podchodzić do poszczególnych zagadnień, no i poprosiła związkowców, towarzyszy z KZ PZPR, kolegów z ZZ ZSMP, ZK SITK oraz SEP o stosowne opinie. Nie można już było czekać na ten „nieśpieszny” PFAZ, gdyż tak wielkie przedsiębiorstwo musi przynajmniej po I kwartale wiedzieć, na czym wreszcie stoi, uruchomiono wreszcie mechanizm konsultowania całego planu.

Dobrze, iż nikt nie uległ pokusie zatwierdzenia planu w budynku na ul. Brożka i zgodnie z zasadą wyjazdowych posiedzeń Rada Pracownicza zebrała się w ZTH 12 kwietnia. Była okazja do poznania obiektu, w którym czuć rękę gospodarza, do podziwiania nietypowego wystroju wnętrza świetlicy i nowej stołówki, ale przede wszystkim do wysłuchania rzeczowych uwag tak na temat bolączek ZTH, jak i

problemów rozwoju traktacji tramwajowej. I tak z dramatycznego apelu kierownika Juliana Pilszczka, wskazującego na kompletne „zakorkowanie” się zaplecza traktacji, w którym tylko drobne zakłócenie powoduje wielkie perturbacje, typu skutków wyłączenia jedynego toru przy remoncie myjni w ZTH oraz na pilną potrzebę podjęcia budowy nowej zajezdni — zrodziła się później, w uchwale zasadnicza uwaga na temat perspektyw rozwoju komunikacji w Krakowie, do której jeszcze powrócę. Bardzo aktywny był też współgospodarz — przewodniczący tamtejszej Rady Antoni Madej, którego najbardziej interesowały sprawy socjalne. Członkowie kolektywu ZTH nie korzystali z prawa głosu, choć w większości wytrwali do końca tego wielogodzinnego maratonu.

Rozpoczęto go od wysłuchania

sprawozdania z działalności finansowej

przedsiębiorstwa za r. 1983, czyli od bilansu, wprowadzając już zweryfikowanego, ale jeszcze z możliwością poprawek. Dlatego też bilans został na Radzie jedynie przyjęty do tzw. akceptującej wiadomości, nie podajemy go i my. Owa akceptacja nie oznacza bynajmniej rozgrzeszenia nieprawi-

(Dokończenie na str. 6)



Wraz z rodzinami Polski Ludowej obchody 1 Maja nabrały nowych treści, zmieniły oprawę zewnętrzną — to już po raz 33. czcimy Święto Pracy w pokoju, w nadziei na lepsze jutro, którego urealnienie zależy od nas samych. Pozdrawiamy z tej okazji Załogę naszego MPK, gratulujemy widomych osiągnięć i życzymy dalszych

REDAKCJA

Pamiętam te pochody

Pamiętasz, jak odświętnie ubrani, maszerowaliśmy w szeregu kolumny pochodu? Było słonecznie, ciepło, i tak jakoś serdecznie. Szły z nami nasze dzieci — Twoja córka i mój syn. W rączkach trzymały białoczerwone chorągiewki: Wiatr szarpał flagami, a w pewnej chwili, ponad trybuną, trzepocząc skrzydłami, wzbily się prosto w błękit nieba białe gołębie. Symbol pokoju.

☆

Pierwszomajowe wspomnienia pana **MARIANA DŁUGOSZA**, byłego długoletniego, Społecznego Inspektora Pracy w MPK, sięgają lat odleglejszych — dwudziestych naszego wieku.

— Byłem wówczas młodym chłopcem — zaczyna opowiadać pan Długosz o swoich pierwszomajowych pochodach — uczyłem się zawodu pracując w firmie elektrotechnicznej **Piotra Króla**, która mieściła się wówczas przy ulicy Wiślniej. Tam poznałem prawdziwego komunistę. Pamiętam do dziś jego nazwisko... **Pisula**. Nie wszystko, co on mówił, brałem sobie do serca. Zawdzięczam jednak temu człowiekowi bardzo dużo. To on właśnie nauczył mnie zawodu. Solidnego i odpowiedzialnego traktowania pracy. To była dobra szkoła. Tam pracując zacząłem uczestniczyć w pochodach pierwszomajowych.

W sam dzień 1 maja, zbieraliśmy się rano w podwórzu domu przy ulicy Dunajewskiego 5 — dzisiejsza 1 Maja. W oficynie na drugim piętrze mieściło się **TUR**. Tam również bywałem. Czasem spotykałem **Ignacego Daszyńskiego** i częściej **Józefa Cyrankiewicza**, który wówczas był jeszcze studentem. O godz. 8 rano wyruszyliśmy w kierunku ulicy Basztowej, by później dostać się do Rynku. Nie wolno nam było wznosić żadnych okrzyków ani śpiewać, bo zaraz policja granatowa zabierała się do rozgarniania pochodu. Trzeba było iść bardzo cicho, a i tak można było się byle czym im narazić. Szturmówki i transparenty — schowane do czasu uformowania się pochodu — nieśliśmy ze sobą. Nie najlepszy był do nas stosunek społeczeństwa. Po prostu w pochodzie szli sami robotnicy, którymi inne warstwy pogardzały. I tak dochodziliśmy do Rynku. Nie zawsze i nie wszystkie grupy robotników z innych dzielnic miasta docierały tu do nas. Policja robiła przecież co mogła, aby

pochodom pierwszomajowym przeszkodzić. Na Rynku gromadziliśmy się przed pomnikiem **Adama Mickiewicza**. Z braku trybuny mówcy nasi stawali po prostu na cokole pomnika i tak rozpoczynał się wiec. Po pochodzie i wiecu w Rynku, rozpoczynały się ludowe zabawy w Parku Krakowskim i na Plantach, koło Zakopianki.

A później były okupacyjne pierwsze maje. Wtedy pracowałem już w naszym przedsiębiorstwie. I tu też spotkałem prawdziwych komunistów. To byli **Eichner** i **Chodak**. Tak, to byli prawdziwi komuniści, nie lękali się nawet okupanta. W dzień 1 Maja zbieraliśmy się w wozie tramwajowym, a on jak gdyby na Rynku rozpoczynał wiec. Mówili nam wówczas o walkach z Niemcami na wszystkich frontach i o tym, że Polska znów będzie wolna. Czy nie baliśmy się wówczas obchodzić naszego robotniczego święta? Oczywiście, że się baliśmy. Chociaż mieliśmy trochę szczęścia, bo dozorujący tu na czwartej Zajezdni Niemiec, z pochodzenia chyba Austriak, przymykał na wiele spraw oczy, czasem nawet ostrzeżał. Zrewanżowaliśmy się mu za to w 1945 roku, ratując przed rozstrzelaniem.

I nadszedł 1 Maja 1945 roku. To był wyjątkowo uroczysty dzień w naszym kraju. Ulicami miasta szedł naprawdę masowy pochód ludzi pracy. Czulo się, że wszyscy jesteśmy sobie równi. Zniknęły gdzieś nienawiść i wrogie nastawienie do klasy robotniczej, innych warstw społecznych. Miejsce nienawiści zajęło uczucie równości. A ile wtedy niesiono szturmówek i przeróżnych napisów, a flagi powiewały na każdym domu. Było tak kolorowo i pięknie. Po pochodzie ludzie nie wracali do domów, tylko bawili się tak, jak nigdy przedtem i potem.

Następne pierwsze maje też były uroczyste i spontaniczne, ale przyszyły lata, gdzie więcej było ludzi patrzących na idący pochód niż tych którzy szli razem z nami. A później był stan wojenny. I w ubiegłym roku znów spotkaliśmy się na Rynku na wiecu...

I tak pan Marian Długosz kończy swoje wspomnienia z pierwszomajowych pochodów, a w niektórych z nich uczestniczył i Ty i ja również.

(M.B.)

Repr. CZESŁAW DYŁOWICZ

W sobotę, 7 kwietnia br. odbyło się spotkanie z kolporterami gazety zakładowej „Sygnały MPK”, na którym wręczone zostały symboliczne nagrody książkowe. W spotkaniu tym udział wzięli między innymi: dyrektor Tadeusz Trzmiel, kierownicy zakładów oraz przedstawiciele organizacji politycznych i społecznych. Ustalono też nowe formy kolportażu naszej gazety.

● Częstość kursowania autobusu pospiesznego „C”, przez dwa kolejne piątki — 30 marca br. i 6 kwietnia br., pomiędzy godzinami 17.50 a 18.30, niezgodna była z rozkładem jazdy, umieszczonym na słupie przystankowym w Rynku Podgórskim. Różnica czasu pomiędzy kolejnymi autobusami tej linii, wynosiła do 26 minut.

● Jak nas poinformował pełniący obowiązki przewodniczącego sekcji Wędkarskiej TKKF „Tramwajarz”, Jerzy Albrecht, 14 kwietnia br. odbyły się w Jabłonce, nad brzegiem Czarnej Orawy, zawody wędkarskie. Najlepszym w tej konkurencji okazał się Wiesław Płak z ZNA, który złowił największą rybę — cietrzewia 34,5 cm. Na kolejnych miejscach uplasowali się: Bogdan Jakubik z ZTS Łowice płoć — 30,5 cm, Jerzy Albrecht z ZNT — klen 30 cm, Janusz Wojtowicz z ZNT — płoć 29,8 cm, Kazimierz Wymazala z ZAB — okonia 29,4 cm i Jerzy Nikiel z ZNT — płoć 28,5 cm. Zawodnikom gratulujemy sukcesów!

● W ZTP zaczyna brakować miejsc postojowych dla nowego, systematycznie dostarczanego tabo-za 105 Na. Zdecydowano się więc



Za kilka dni (9 maja), jak co roku, obchodzić będziemy Dzień Zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem. Po minionym właśnie Miesiącu Pamięci Narodowej to jeszcze jedna okazja do wspomnień martyrologii milionów Polaków, ale z refleksją wybiegającą w 39 lat pokoju w Europie, z zastanowieniem nad sposobem jego utrzymania na zawsze

Fot. CZESŁAW DYŁOWICZ

Owocna wizyta

(Dokończenie ze str. 1)

rych rygorów i wymagań pracodawców (jazda według rozkładu, przestrzeganie kulturalnego zachowania się w stosunku do pasażerów itd.).

Kontakty naszego przedsiębiorstwa z Huta im. Lenina zawsze układały się dobrze. Komunikacja do Kombinatu pozostawała naszym priorytetowym zadaniem, wszystkie siły i środki kierowaliśmy i kierujemy zawsze ku temu, żeby dojazd hutników do pracy był jak najkorzystniejszy. Zresztą wielokrotnie mogliśmy liczyć na pomoc z ich strony. Kiedy w zeszłym roku nie mieliśmy za co przeprowadzić remontów torowisk tramwajowych w całej dzielnicy Nowa Huta, dyrektor naczelny HIL dał 10 milionów i remont w szybkim tempie został zakończony. Ale też zawsze, gdy Huta jest w potrzebie, gdy trzeba przydzielić nowe tabory w tamtą okolicę, czynimy to bezwzględnie, rozumiejąc wymóg sytuacji. Kiedy przez długi czas nie otrzymywaliśmy nowych tramwajów, co groziło załamaniem się komunikacji tramwajowej, dyrektor Trzmiel wyjechał u dyrektora kombinatu trochę blach dla „Konstalu”. Za jakiś czas otrzymaliśmy w zamian kilkanaście wozów 105 N, a także wózki, zestawy kołowe i inne części zamienne.

W czasie dyskusji w HIL wysunęła się na plan pierwszy kwestia budowy pod Centrum Administracyjnym HIL pętli autobusowej z prawdziwego zdarzenia. Dzisiaj mamy plac nie jest już w stanie pomieścić wszystkich wozów, szczególnie nie mogą nawrócić przegubowe „ikarusy”. Dlatego zaapelowaliśmy do władz kombinatu o szybkie przyznanie terenu w pobliżu kombinatu pod budowę autobusowej końcówki i jak się dowiadujemy został on już zatwierdzony.

Cieszy fakt wspólnego konkretnego działania w interesie i z korzyścią dla obu stron. Choć nasze przedsiębiorstwo i Huta im. Lenina różnią się od siebie diametralnie — jedno jest zakładem typowo usługowym, drugie — wielkim zakładem przemysłowym, owe pierwsze spotkanie robotników obu z nich wykazało, że wiele spraw i problemów jest wspólnych, że warto sobie nawzajem pomagać. Jak przyrzekli przedstawiciele obu załóg, kontakty te warto w przyszłości rozszerzyć.

MACIEJ MALINOWSKI

Z okazji rokrocznie obchodzonego „Dnia Pracownika Służby Zdrowia” 9 kwietnia br. odbyło się miłe spotkanie z pracownikami Specjalistycznego Przemysłowego Zespołu Opieki Zdrowotnej nr 4 „Podgórze”. Przychodni Międzyzakładowej przy MPK — lekarzami, pielęgniarkami, laborantami oraz innymi pracownikami. Udział w nim między innymi wzięli: zastępca dyrektora ds. pracowników Stanisław Kostro, wiceprzewodniczący Zarządu NSZZ Pracowników MPK Janusz Lijewski, Społeczny Inspektor Pracy Aleksander Kowalezyk.

Były kwiaty, oczywiście dla tych, którzy obchodzili swe święto i serdeczne życzenia. Wiceprzewodniczący Zarządu NSZZ Pracowników MPK Janusz Lijewski między innymi powiedział: „To dzisiejsze spotkanie, to uznanie dla waszej codziennej, szarej pracy”. Życzył wszystkim zdrowia i dalszej pomysłowości zarówno w pracy jak i życiu osobistym. Mówiąc to, wręczył kierownicze Przychodni, dr Lidii Pilzak, dla całego zespołu kwiaty. Zastępca dyrektora ds. pracowników Stanisław Kostro, również złożył życzenia. Przekazał także list gratulacyjny od dyrektora MPK Tadeusza Trzmieła i wręczył nowe angaży, a także kwiaty.

Dzień Pracownika Służby Zdrowia

Przy święcie o dolegliwościach ludzi w białych kitlach

Przy kawie i ciastkach potoczyła się rozmowa. „U nas nie jest źle, ale nie jest też dobrze — mówi kierowniczka przychodni dr L. Pilzak. Mamy problemy z zatrudnieniem lekarzy specjalistów. Potrzebujemy trzech lekarzy ogólnych, laryngologa i reumatologa na polowy etatów i psychiatrę przynajmniej raz w tygodniu do przeprowadzenia konsultacji. Możliwości ich przyjęcia rozbiłają się o prozaiczne sprawy finansowe. Nasi specjaliści otrzymują bowiem niższe dodatki od lekarzy w poradniach ogólnych. W przemysłowej służbie zdrowia, nie ma więc żadnego bodźca do dokształcania zawodowego — robienia specjalizacji.”

Mocno podkreśla sprawę antybojętów finansowych, w przemysłowej służbie zdrowia, jeżeli chodzi o lekarzy specjalistów, neurolog dr Zofia Rucińska.

Dyrektorka Stanisława Kostro przekazuje zebranym informacje z narady, w której uczestniczy-

Żywe pomniki pamięci narodowej

Wykruszają się ich szeregi. Bo takie jest prawo życia. Stać walczyć i pracować, nie młodzi już i nie cieszący się tym, co dawno zdrowiem, skupili się w szeregach Związku Bojowników o Wolność i Demokrację. Są żywą historią tamtych trudnych lat naszego kraju. Pamięcią faktów i czynów polskiego narodu.

Koło ZBoWiD w MPK powstało w 1969 roku i liczy obecnie członków i 15 podopiecznych — wdów po zmarłych członkach. Przekrój wiekowy zrzeszonych: do lat 55 — 1, od lat 56 do 63, od 64 do 65 — 37, od 66 do 70 — 45, od 71 do 75 — 27, od 76 do 80 — 11, powyżej lat 80 — 4. Reprezentują środowiska: 69 — Wojsko Polskie z 1939 roku, 27 — Ludowe Wojsko Polskie — Ruch Oporu, 7 — Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie, 11 to — żołnierze obozów koncentracyjnych, 16 — jeńcy, 48 — żołnierze utrwalania władzy ludowej, 1 — przedstawiciel tajnego nauczania. Zdarza się, że jedna osoba reprezentuje więcej niż jedno środowisko.

Koło ZBoWiD w MPK posiada własny sztandar, który wręczył został 30 kwietnia 1975 roku, w okresie obchodów 100-lecia miejskiej komunikacji w Krakowie. Na czele Zarządu stoją: prezydent Stanisław Czajkowski, wiceprezes Eugeniusz Wiśniewski, sekretarz Marian Bławut. Przewodniczącymi Komisji są: Rewizyjnej — bin Górkiwicz, Socjalnej — Władysław Urbanik, Weryfikacyjnej — Bolesław Pyka, Historycznej — Kazimierz Wiśniewski, ds. Młodzieży i Czynów Społecznych — Antoni Sowiński. Spośród swoich członków ZBoWiD-owcy wytypowali czterech radnych.

Koło ZBoWiD w MPK bierze czynny udział w życiu społecznym i politycznym przedsiębiorstwa. Wspólnie z KZ PZPR i ZZ ZS organizuje okolicznościowe uroczystości. Między innymi spotkało się z młodzieżą uczącą się w Przyzakładowej ZSZ i pracującą w przedsiębiorstwie. Bierze aktywny udział w czynach społecznych (12 kwietnia br., porządkowano na cmentarzu groby żołnierzy poległych w pierwszej i drugiej wojnie światowej), uczestniczy w wycieczkach do miejsc pamięci narodowej. Z inspiracji Kolnych przy współudziale MPK, 22 lipca 1982 roku, odsłonięta została przy biurowcu przy ulicy Brożka 8 płyta, na której widnieją nazwiska poległych w drugiej wojnie światowej i pomordowanych w obozach zagłady. W toku opracowywania jest monografia każdego członka Koła, która stanie się historycznym dokumentem działalności — szlaku bojowego, utrwalania władzy ludowej, pracy zawodowej i społecznej.

Koło posiada program (wspólnie z kierownictwem przedsiębiorstwa) obchodów 40-lecia PRL. Obchody te zapoczątkowane zostały 18 stycznia br. — w dniu rocznicy wyzwolenia Krakowa. 21 kwietnia br., odbyło się spotkanie z kombatanami, biorącymi udział w utrwalaniu władzy ludowej na ziemiach polskich, a w kwietniu, z młodzieżą pracującą.

Dziękajmy wspomnieniom. Mówią o tym, co przeżyli. O idei, której ra wiedzą ich przez trudy walki do zwycięstwa. Równocześnie, związani latami pracy z przedsiębiorstwem, są jego częścią składową, znajdują się nadal w centrum jego spraw.

(M. B. Herl)

CZYNY 40-LECIA

12 kwietnia br. z okazji Miesiąca Pamięci Narodowej oraz rocznicy PRL członkowie Koła Zakładowego ZBoWiD w MPK wręczyli groby żołnierzy poległych w I wojnie światowej. W tym dniu wzięło udział 50 kombatanów; przepracowali łącznie 175 godzin.

Odpowiadając na apel „40 godzin na 40-lecie Polski Ludowej” młodzież z IX Koła ZSMP z Zakładu Transportu i Sprzętu Spółdzielczego, 11 kwietnia br. wykonywała prace porządkowe na terenie swojego zakładu; wytyczała stanowiska parkowania dla samochodów i zabezpieczała krawężniki, oddzielając miejsca parkingowe od trawników. Sobota, 28 kwietnia br. — 3. rocznica powstania ZSMP, była kolejnym dniem pracy społecznej młodych z ZTS.

premię. A naprawdę chorą grupą ludzi, korzystającą z naszej przychodni — jak mówi dr L. Pilzak, są renciści i emeryci. A co z profilaktyką? Lekarze przemysłowej służby zdrowia powinni przede wszystkim zająć się profilaktyką — takie bowiem jest założenie ich pracy. Na pewno zresztą słuszne, ale nie zawsze realne. W przypadku choćby epidemii grypy „biorą w łeb” wszystkie zakłady i lekarze pracujący na pełnych obrotach, zajmując się tylko leczeniem swoich pacjentów. Zresztą do momentu, aż ich samych choroba nie dotknie, nie koło że też są ludźmi i wirus ich nie oszczędza.

Miłe spotkanie, życzenia, tylko raz w roku, a na co dzień praca — odpowiedział na jakżeś inna. I znów miło wypadałoby zakończyć ten artykuł życzeniami... a więc przede wszystkim, by unormowały się płace lekarzy przemysłowej służby zdrowia, by nie czuli się jak obecnie pokrzywdzeni i nie byli już więcej mowy o antybojach, żeby mniej nas pacjentów nekary epidemii grypy i aby, tak jak dotąd, człowiek naprawdę chory znajdował w naszej Przychodni nie tylko pomoc w postaci wypisanej recepty, ale i serdeczną miłą atmosferę, pomoc i opiekę.

(M.B.)



na przewożenie starych, przeznaczonych do kasacji wagonów, na teren placu magazynowego przy ulicy Radzikowskiego.

● 15 kwietnia br., zebrała się obradowała specjalna komisja, powołana do rozpatrywania zgłoszeń pracowników na wczasy. Trzon komisji stanowili przedstawiciele Zarządu i Oddziałowych Rad NSZZ Pracowników MPK. Jak nas poinformowali pracownicy Wydziału Socjalno-Bytowego, zajmujący się zakresem spraw związanych z działalnością wczasową, zgłoszeń na wczasy jest w tym roku dużo więcej niż miejsc wczasowych.

● Obecnie ZAP posiada na stanie 114 nowych Ikarusów solówek i 26 starych Jelczy. Do końca br., wszystkie stare wozy zostaną wycofane z eksploatacji, a w miejsce ich Zakład otrzyma nowiutkie Ikarusy.

● W ramach modernizacji ZAP, położono już asfaltowy dywan na całym placu postojowym, z czego cieszą się pankujący na nim swoje wozy kierowcy. Narzekają natomiast na fatalny stan dróg dojazdowych do Zakładu — ulice plk. Dąbka i Obrońców Modlina.

● Nysy, żuki i stary — w sumie 14 wozów, zostało pięknie, we własnym (to jest w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego) zakresie pomalowanych. Zrobiono by jeszcze więcej, ale na przeszkodzie stanął brak lakierni. A co na to ZTP?

● W pierwszym kwartale br. zakończony miał być przeprowadzony przez ZBL remont szatni uczniowskiej w ZTS. Mamy koniec kwietnia, a prace nie zakończono. Podobno wystarczyłyby tygodnie dobrej roboty бригад ремонтных z ZBL, aby uczniom oddać szatnię, a sobie poprawić opinię.

● Poszczególne zakłady MPK odczuwają dotkliwy brak ludzi do pracy. Na przykład w ZAP brakuje mechaników samochodowych. Brygady liczą przeciętnie po 12 osób, a powinny po 25. W ZTP na zaplecze zatrudnionych jest 247 osób, a powinno być 304.

(M.B.)



Od prawej: Dymitr Herbetow, Gumaenka, Jordan Jordanow i Nedeja Nedew — w trakcie obrad
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Kraków — Wielkie Tyrnowo

Udnowiono współpracę z bułgarskimi przyjaciółmi

Przyjaźń, współpraca, wymiana doświadczeń i wzajemnych świadczeń z bułgarskimi przyjaciółmi z Wielkiego Tyrnowa trwa nie od dziś. Zdarza się jednak, że tego typu przyjaźnie, a nawet wymiana delegacji, mają charakter wyjątkowo konkretny, dlatego pragniemy mocno podkreślić, że te kontakty mają charakter wyjątkowo konkretny i są wymierne w efekty. Dowodem na to była ostatnia wizyta (19 kwietnia) delegacji bułgarskiej w naszym przedsiębiorstwie. Na jej czele stał przewodniczący Rady Zakładowej Kombinatu „Autotransport” w Wielkim Tyrnowie Dymitr Jordanow B. Herbetow, a towarzyszyli mu: dyrektor przewozów towarowych z Górnej Oriachiwicy, Jordan Sawow Jordanow i kierownik autobusowy, członek Zarządu Zakładowego Bułgarskiej Partii Komunistycznej Nedeja Petrow Nedew.

Towarzyszylimy roboczym rozmowom przygotowawczym do podpisania umowy o współpracy, przyjaźni i socjalistycznym współzawodnictwie na lata 1984—85, które ze strony MPK prowadzili: zastępca dyrektora ds. pracowniczych Stanisław Kostro, I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel i przewodniczący NSZZ Pracowników MPK Janusz Liwowski. Rozmowy rozpoczęły od podsumowania współzawodnictwa za rok 1983. Ze skomplikowanej punktacji obu przedsiębiorstw w zakresie dochodów, przewozów i wydatków wyszliśmy obronną ręką, pokonując bułgarskich „rywali” o 6,42 pkt. Przewodniczący Herbetow, gratulując naszemu MPK, stwierdził, iż cyfry w tym wszystkim są najmniej ważne, choć oczywiście będą się starać, aby się sytuacja w tym roku odwróciła — najważniejsza jest jednak realizacja samej idei socjalistycznego współzawodnictwa i przyjaźni, i w wyniku tego — polepszenie efektów pracy obu przedsiębiorstw niezależnie od zajętego miejsca.

Sens tej wypowiedzi potwierdziła dyr. Kostro, dodając, iż istotnie cyfry nie odzwierciedlają wszystkiego, gdyż pewne elementy są nieporównywalne, a przecież jest wiele osiągnięć w Wielkim Tyrnowie, które my podziwiamy z zazdrością, że u nas nie udaje ich się wcielić w życie. No nasi obserwatorzy z uznaniem mówili o pracy kierowników autobusowych w Wielkim Tyrnowie w zakresie obsługi technicznej i drobnych napraw prowadzonych przez nich pojazdów — my pod tym względem jesteśmy daleko w tyle,

a nas kierownicy liczą wyłącznie na zaplecze. Bułgarski kierownik Nedeja Nedew skwitował to zdziwieniem — „przecież to niewielki wysiłek, a jakże zwiększam czas eksploatacji autobusu; naprawa drobna, a efekty jej ważne”. Dokonano następnie szeregu szczegółowych ustaleń w zakresie sprolongowanej i zaakceptowanej w ogólnym zarysie umowy. Przedyskutowano przede wszystkim, i poczyniono nieznaczne korekty, punkty dotyczące wymiany delegacji, grup roboczych, specjalistów, fachowców — jeśli chodzi o liczbę, czasokres (z konkretnymi terminami) i warunki. Dobitnie przy tym podkreślano, iż celem jest nie tylko wymiana doświadczeń zawodowych, ale też wzajemne poznanie się dla umocnienia przyjaźni między narodami.

Dalsze rozmowy dotyczyły wymiany kolonii dziecięcych i wczasów pracowniczych. Przy czym szczegółowe ustalenia padły jeśli chodzi o kolonie: 18 dzieci w wieku 12—14 lat plus dwu opiekunów będzie mogło od nas wyjechać do Bułgarii na przełomie lipca i sierpnia na 21 dni. Oczywiście te same liczby odnoszą się do kolonii bułgarskiej, którą przyjmujemy od 1 sierpnia.

Sprawa wymiany wczasowej natrafiła na pewne obiekcje. Rzecz w tym, iż zgodnie z zarządzeniem władz bułgarskich, tamtejsze przedsiębiorstwa nie mogą prowadzić bezdekwizowej wymiany wczasów z uwzględnieniem miejscowości nadmorskich, co by nas szczególnie interesowało, tylko poprzez biura turystyczne, co z kolei dla nas stanowi po prostu odrębny temat (podejmowany zresztą poza tą umową), zaś strona bułgarska nie była przygotowana na inne ewentualności, które wyłoniły się dopiero w trakcie rozmów, w wyniku uporczywej penetracji możliwości wymiany przez dyr. Kostro, która m.in. proponowała wymianę 24 osób w turnusie do ośrodków tyrnowskiego zakładu położonych w górach (tych nie obejmuje bowiem wspomniane zarządzenie) i propozycję tę delegacja bułgarska podjęła, jednak zostanie ona rozpatrzona, zaakceptowana i uściślona w szczegółach po powrocie do Tyrnowa.

Poza tym ostatnim, częściowo i czasowo zawieszonym, tematem pozostałe ustalenia przybrały kształt dwuletniej umowy, która została podpisana i trzeba dodać, że już zapowiedziano jej kontynuację na następne 5 lat. (Z. Zyg.)

Z pobytu węgierskiej delegacji w MPK

10 tysięcy „ikarusów”

Okazją do złożenia wizyty w naszym kraju, mieście i przedsiębiorstwie przez delegację węgierską, na której czele stał naczelny dyrektor przedsiębiorstwa produkującego „ikarusy” — Nagy Gabor, było przekazanie do Polski 10-tysięcznego „ikarusa”. Wizyta węgierskich gości w naszym kraju rozpoczęła się w dniu 12 kwietnia br. Z uwagi na to, że Katowice najdłużej eksploatują te znane ze swojej jakości autobusy, właśnie tam zatrzymała się delegacja gości węgierskich. Na uroczystym spotkaniu w WPK w Katowicach, wręczony został MPK w Krakowie dyplom uznania, za prawidłową eksploatację i naprawy „ikarusów” w naszych zakładach.

W dniu 13 kwietnia br., węgierscy goście przyjechali do Krakowa. Program jednodniowej wizyty w naszym mieście, przewidywał zwiedzanie zażytków. Najpierw jednak zaproszeni i serdecznie witani stawili się w naszym przedsiębiorstwie. Ponieważ wcześniej ustalony program wizyty był bardzo napięty, dyrektor Tadeusz Trzmiel w krótkich słowach charakteryzuje przedsiębiorstwo. Mówi o 8-tysięcznej załodze w tym 800 uczniach Przyzakładowej ZSZ, przewozach świadczonych głównie autobusami i tramwajami, o dochodzącej do dwóch milionów rzeszy pasażerów, 680 autobusach i 90 liniach, 550 wagonach tramwajowych i 27 liniach, o tym, że przedsiębiorstwo w zakresie świadczonych usług wysunęło się na trzecie w kraju miejsce po Warszawie i Katowicach, notowane w mieście od 1982 roku znacznej poprawie świadczonych usług właśnie dzięki dostawie „ikarusów” — ich dużej niezawodności i małej



Goście węgierscy z zainteresowaniem słuchają objaśnień gospodarza, dyrektora Tadeusza Trzmiela
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

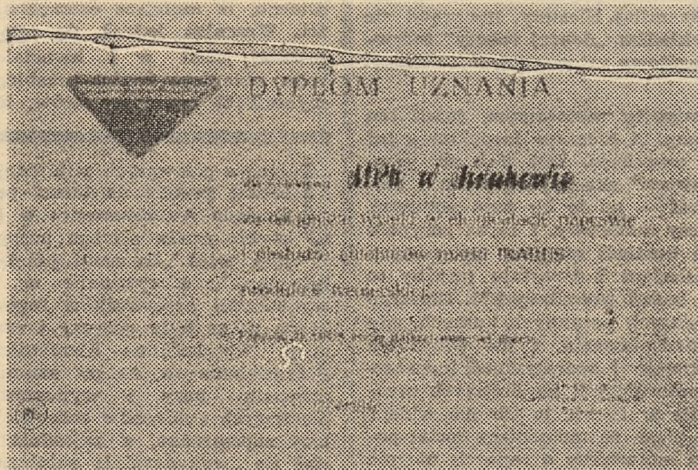
awaryjności, również i o tym, że dzięki zmianie struktury eksploatowanego taboru autobusowego na „ikarusy” użytkownik został wskaźnik gotowości taboru w granicach 80 procent. Mówi również o coraz lepszych warunkach pracy i socjalnych załogi — bufetach i stołówkach, wczasach i bliskiej perspektywie budowy bloków mieszkaniowych. Przedstawia działające w przedsiębiorstwie organizacje polityczne i społeczne.

Padają pytania natury zawodowej, a mianowicie: czy przedsiębiorstwo ma kłopoty z zatrudnieniem kierowców, jak kształtuje się średnia płaca prowadzących autobusy — solówki i przegubowe. Również o sprawy natury technicznej — czy kierownictwo przedsiębiorstwa zadowolone jest z eksploatacji silników w „ikarusach” i czy nie zachodzi ko-

nieczność zwiększenia ich mocy a także czy wystarczające jest do nich zaopatrzenie w części zamienne i jaka jest sytuacja jeżeli chodzi o części zamienne do autobusów produkowanych krajowej. Dyrektor przedsiębiorstwa produkującego „ikarusy”, proponuje w celach próbnych jeden wóz tego typu z automatyczną skrzynią biegów.

Na wszystkie pytania otrzymują wyczerpujące odpowiedzi. Przede wszystkim że nie zachodzi potrzeba zwiększenia mocy silnika w „ikarusach”, że dobrze MPK układa się współpraca z serwisem w zakresie części zamiennych do tych wozów i że nie zdarzyło się, by brak ich spowodował niewyłączenie na linie odpowiedniej liczby wozów. Jeżeli zaś chodzi o części zamienne do autobusów produkowanych krajowej, to goście dowiadują się, że mimo iż przedsiębiorstwo ma charakter usługowy posiada zakład nie tylko regenerujący, ale również produkujący części zamienne do posiadanych taboru. Na zakończenie dyrektor T. Trzmiel informuje gości o współpracy przedsiębiorstwa z Węgrami również w zakresie komunikacji tramwajowej, a mianowicie o tym, że od 15 czerwca br., jako pierwsze w kraju MPK podejmie budowę odcinka torowiska metodą węgierską.

O interesujących obie strony sprawach, można by dyskutować przez wiele jeszcze godzin. Zbliża się jednak czas wyjazdu do kopalni soli w Wieliczce. Rozmowę trzeba więc przerwać, a nawiązać z powrotem jak proponuje dyrektor T. Trzmiel w... autobusie. (M.B.)



„Wręczony został MPK w Krakowie DYPLOM UZNANIA...”
Fot. STANISŁAW TYRAN

Liczy mówią

Jak pracowaliśmy w I kwartale

Z roku na rok jeździmy lepiej. Mówią o tym nie tylko liczby i statystyka, ale także i odczucie społeczeństwa. Jest to nasz duży sukces. Niewiele jest bowiem chyba takiej zgodności oficjalnych danych z odczuciami społecznymi naszej rzeczywistości. By to potwierdzić musimy podać, niestety, liczby.

Porównując I kwartał ubiegłego i bieżącego roku w trakcie autobusowej zmniejszono ilość straconych wozokilometrów aż o 58,4 proc. Biorąc pod uwagę, że mamy więcej taboru, a ten nowy przestał już nim być, jest to duży postęp, nie piszę bowiem o przejechanych wozokilometrach w ogóle, bo tych siła rzeczy musi być więcej, lecz o tych „zaoszczędzonych”. Naj-

większe zmniejszenie strat z tego tytułu uzyskano w Czyżynie bo aż 59,9 proc. w stosunku do roku ubiegłego. By nie popaść jednak w samouwielbienie na ziemię sprowadza nas trakeja tramwajowa. Tam niestety jest wzrost straconych wozokilometrów, przy czym ten wzrost jest dość znaczny w Podgórzu bo aż o 31,2 proc., a zmniejszenie nastąpiło w Nowej Hucie o 18,4 proc. W całej trakeji są większe straty wozokilometrów o 2,2 proc. Więcej też niż w roku ubiegłym było zakłóceń w komunikacji tramwajowej powyżej 10 min. o 24167 wozogodzin, chociaż samych zatrzymań było 238 mniej. Zmalała ilość zatrzymań z powodu uszkodzeń zwrotnic i torów z 82 w 1983 r. do 23. W roku bie-

żącym mniej było także wykolejeń z tych przyczyn; w ubiegłym roku było ich 42, w tym 28. Nie udało się zmniejszyć trakeji tramwajowej „późnych” wyjazdów, a nawet je zwiększono, przy czym procentowo za trzy miesiące tych dwóch lat Podgórze wyprzedziło Nową Hucę tylko o 0,2 proc. W komunikacji autobusowej zmniejszono późne wyjazdy i to aż o 53,9 proc.

Optymizmem może również napawać wykonanie a nawet przekroczenie planu ilości wozów w ruchu w autobusach. Zmalała też ilość defektów autobusowych na liniach o 14315. Jak więc widać powód do satysfakcji jest, ohy tak dalej.

Co trzeba zrobić, by to wszystko zrobić

Co zrobiliśmy? Co mamy zrobić? Jak to zrobić, by to wszystko zrobić? Te trzy pytania określają podstawowe problemy, jakim była poświęcona narada robocza w ZTP. Nim jednak uczestnicy czwartkowej (12.04) narady odpowiedzieli sobie na owe trzy pytania rozliczyli się z praktycznej realizacji odpowiedzi na analogiczne pytanie postawione w ubiegłym roku w sierpniu. Zastępca kierownika Andrzej Augustyn krótko i treściwie omówił wykonanie postulatów zgłoszonych przez motorowiczów w czasie poprzedniej narady poświęcając wiele czasu na podanie informacji o postępie modernizacji taboru. Omówił szczegółowo zasadę rozruchu tyrystorowego informując, że zakończenie prób prototypu powinno zakończyć się na przełomie III i IV kwartału br.

Generalny wniosek z realizacji tych postulatów jest taki, że pomimo rozlicznych trudności kierownictwo starało się je wszystkie zrealizować, choć trudno mówić o pełnej realizacji wniosku o dobre zapatrzenie bufetu i uzupełnienie brakujących naczyń — uzupełnia się na bieżąco i ciągle ich brakuje. Oj, coś mi się wydaje, że ten wniosek powinien być sformułowany trochę inaczej, może należałoby wręcz zacząć dbać o wspólne dobro zaczynając choćby od szklanek we własnym bufecie.

Wspólnym sukcesem całej załogi ZTP jest wykonanie planu (a nawet jego przekroczenie) za rok ubiegły i I kwartał bieżącego — podkreślał kolejny mówca — kierownik zakładu S. Mikulski. Co prawda niektóre wskaźniki eksploatacyjne nie są wyższe niż w latach ubiegłych, lecz w praktyce załóżce ZTP udało się znacznie podnieść efekty swej pracy. A wskaźniki? Wskaźniki planowane były wtedy, gdy w zajezdni było kilkadziesiąt wozów starego typu więcej i kilkadziesiąt nowych mniej. Właśnie wymiana taboru jest obiektywną przyczyną poprawy jakości usług. Zakład wysyła na linie zgodnie z planem 116 pociągów i oddaje do ruchu 241 jednostek. W dalszym ciągu przybywa nowego taboru. Do zakładu trafiło już 12 wagonów 105 Na, w których producent (Chorzowski Konstal) dokonał pewnych napraw zgodnie z postulatami fachowców z naszego MPK. Zakład powinien otrzymać ich jeszcze 38, a wtedy na koniec tego półroczia będzie w zakładzie 98 nowych wagonów.

Wielką obiektywną trudnością jest brak ponad 70 pełno zatrudnionych motorowiczów. Motorowi uzupełniający łagodzą problem tylko częściowo, a znacznie komplikują planowanie czasu pracy. Pociągając jest to, że jak na razie nie ma kłopotów z naborem kandydatów na kursy motorowiczów i być może już niedługo sytuacja ulegnie poprawie. Ważny też jest problem efektywniejszego wykorzystania czasu pracy, a do tej pory nie było z tym najlepiej — wprowadzenie zmniejszenia się absencji chorobowej, ale zwiększyła się liczba i czas przestoju. Zakład otrzymał w tym roku 140 mln funduszu płac i w ramach tych środków ma się gospodarować tak, aby średnie wynagrodzenie na jednego pracownika nie przekroczyło kwoty 17 057 zł, bo wtedy część planowanego zysku pochłonie PFAZ!

„Przyjeżdżają o godzinie 12, stoją do trzeciej i nic nie robią. O trzeciej biorą się gwałtownie do roboty, no bo o czwartej są pierwsze wyjazdy. Trzymają nas po 15 minut. W nocy jest rozkład naciągnięty i później tłumaczymy się regulatorom na końcówkach — Cemu pan późno jedzie? pewnie pan spał na końcówce — a my stoimy na trasie...” ten zarzut i wiele mu podobnych usłyszał obecny na naradzie kierownik Zakładu Torów W. Szumilas. Niestety, motorowi nie zanotowali dokładnych dat takich przykładów „dobrej roboty” torowców i ich przełożony nie mógł się szczegółowo ustosunkować do przedstawionych zarzutów.

„Inspektorzy nadzoru ruchu robią raporty motorowym, jeżeli ten jedzie, a obok niego stoi drugi motorowy. A dlaczego inspektorzy też tak jedzą, widać koło nas, sami się wypychają. Jest tło na przystanku to pukają — proszę otworzyć drzwi” skarżył się jeden z motorowiczów. „Po co ten nadzór ruchu jest — po to by nam pomagać, czy po to by nas zrumnować?” pytał inny motorowiczy. I zaraz posypały się konkretne przykłady. Częstotliwość kontroli zdaniem motorowiczów wyraźnie rośnie z końcem każdego miesiąca i kwartału (czyżby to było wykonywanie w ostatniej chwili zadań premiowych?). Dlaczego pracowników nadzoru widać przy pierwszych porannych kursach, gdy skutek małego ruchu zdarzają się nadspieszenia, a nie widać ich w godzinach szczytu? Dlaczego pomysłowość i operatywność inspektorów dotyczy tylko sposobów łapania motorowiczów na drobnych przewinieniach, a wtedy, gdy są utrudnienia w ruchu, to ich nie widać? Dlaczego w raportach na motorowiczów pisze, że motorowiczy został poinformowany o sporządzeniu raportu, a motorowiczy o raporcie nie wie? Czy nie można wprowadzić prostej zasady wpisywania adnotacji o sporządzeniu raportu do karty drogowej? — to tylko niektóre pretensje jakie motorowi ZTP mają do pracowników Zakładu Nadzoru Ruchu.

Zwracając uwagę jest wypowiedź „starego” tramwajarza: „Swego czasu, gdzieś 15 lat temu, gdy motorowy spowodował wypadek, a milicja skierowała sprawę na kolegium to zawsze był przedstawiciel grupy wypadkowej na kolegium i bronił tego pracownika. Teraz natomiast nikogo tam nie ma”.

To tylko niektóre, moim zdaniem najbardziej charakterystyczne wnioski i uwagi. Wszystkich ich z uwagą wysłuchali obecni na naradzie kierownicy Zakładu Sieci, Torów i Nadzoru Ruchu, którzy na bieżąco starali się ustosunkować przynajmniej do niektórych konkretnych zarzutów pod adresem pracy ich służb. Np. kierownik S. Mi-traszwski nie zgadzając się z niektórymi krzywdzącymi opiniami o nadzorze ruchu przyznał, że nadmierna biurokracja ich pracy wpływa ujemnie na operatywność.

Podczas tej narady 31 najlepszych w ubiegłym roku motorowiczów, którzy cały 83 rok przepracowali nienagannie nie opuszczając ani jednego dnia otrzymało okolicznościowe dyplomy i nagrody. Oto lista wzorowych motorowiczów ZTP: Tadeusz Mazur, Stanisław Majka, Zofia Biel, Gawor Maria, Jan Luzarowski, Kazimierz Kowalik, Franciszek Maj, Sławomir Wójcik, Ryszard Łach, Bogdan Załucki, Władysław Apostolik, Andrzej Kowalski, Józef Sroka, Franciszek Wójcik, Józef Augustynowicz, Bolesław Korzycki, Edward Kitliński, Zdzisław Zajac, Edward Hessel, Ryszard Korona, Barbara Dubil, Stanisław Góra, Andrzej Lisowski, Julian Szwałda, Zygmunt Kapusta, Bolesław Kabat, Józef Zborowski, Franciszek Okrędycki, Jan Szwałda, Zdzisław Piviński, Stefan Stepkowski.

A o tym jakie będą praktyczne efekty narady przekonamy się wkrótce jeżdżąc tramwajami z zajezdni w Podgórzu.

G. SKOP

Zakład Eksploatacji Autobusów w Czyżynach jest specyficzny w naszych MPK-owskich warunkach. Posiada autobusy tylko jednego typu — Ikarusy przegubowe. Przez długie lata hangar był mało widoczny pośród dźwigów budowanego osiedla. Gdy skończyło się budowanie, zaczęły się kłopoty, trwające zresztą do dziś, z mieszkańcami bloków sąsiadujących z zajezdnią. Na dodatek pracownicy Czyżyn z prasy mogli się dowiedzieć, że praktycznie to ich już nie ma, a gospodarze nowohuckich terenów uporali się z tym kopającym i głośnym ponoć lokatorem w ten sposób, iż go w planach w najbliższych latach po prostu nie widzą. Zajezdnia jednak żyje swoim życiem i pracuje. Na przestrzeni ostatnich lat różnie pracowano się zatrudniając tam ludzi, z wynikami byli jednak zawsze na czele zakładów naszego Przedsiębiorstwa. Nie inaczej jest też obecnie.

W sprawozdaniu kierownika Zakładu J. Chlebdy przedłożonym zebrany na ostatniej operatywie wyjazdowej uderzyły mnie dwie sprawy: kierownik nie wspomniął ani razu, że mu brakuje ludzi do pracy i ani jednym słowem nie uskarżał się na braki części zamiennych. Czyżby tego problemu w Czyżynach nie było? Z późniejszych dyskusji dowiedziałam się, że i owszem — występują i tam te zjawiska, ale braki np. części starają się łatać, nie czekając ze wszystkim na zapatrzenie. Nie ma większych kłopotów z kierowcami. Znacznie podniesiony został wskaźnik wykorzystania ich czasu pracy, chociaż, gdy tam była operatywna zaczęła się tak zwana „choroba święteczna”. Krakowska komunikacja autobusowa należy do najdroższych w Polsce, w Czyżynach udało się w pierwszym kwartale br. zmniejszyć koszt jednego wozokilometra. Wprawdzie, jedna jaskółka wiosny nie czyni, ale może ją zwiastować. Znacznie został przedłużony żywot ogumienia, wzrosła ilość wypłat z tego tytułu. Do wyjątków należą w tym zakładzie przepały. Najczęściej odstawia się autobusy do naprawy nie dlatego, że duże przepały, ale dlatego, iż mniejsze oszczędności. Wracając jednak do tematu: jeżeli w I kwartale roku ubiegłego średni przebieg wyniósł 43 tys. kilometrów, to

w tym kwartale wyniósł 50,5 tys. Porównując kwartały 1983 i 84 roku średni przebieg opon do złomowania wyniósł 42 tys., obecnie 49,249 km.

Dużo mówiono o klimacie wśród załogi. Z dyskusji wynikało, że nie najgorszy jest on wśród kierowców, gorzej natomiast na zapleczu, ale tam także średni dozór techniczny nie wykazuje większego zaangażowania. Niezadowolenie budzi też dysproporcja w płacach kierowców i zaplecza. Przedstawiciele czyżyńskiej załogi zgodni byli co do tego, by te różnice zniwelować, zastanawiano się jednak, jaki wybrać system, by pracę ściśle powiązać z płacą, by nie było tak, że kierowca stoi w bufecie dopiero po wyjeździe (lub przed) swoich 10 godzin. Pracownicy zaplecza mają tę możliwość w czasie ośmiogodzinnego dnia pracy, a za to płacić się przecież nie powinno. Potrzebna

Operatywna w ZAC

Nie wszędzie narzeka się na brak

jest szybka zmiana systemu, ale tego nikt za ludzi odpowiedzialnych za ten zakład nie robi. Jeżeli chcemy, by zasady ogólnych dyrektyw były tylko wspomnieniem, nie można oglądać się za decyzjami ogólnymi. Zastępca kierownika zakładu wspomniawszy wprowadzie, iż przymierzają się do premiowania na zapleczu za każdą godzinę, ale tylko tę przepracowaną. Wzorem zresztą premii kierowców. Ci mają bowiem premiowaną tylko pracę na linii. Im szybciej kierownictwo Zakładu upora się z tym problemem, tym lepsze będą wyniki w ZAC. Nie będzie tu dyrektyw ogólnych. W przedsiębiorstwie jest jeden system płac, ale nie zamyka on inicjatyw poszczególnych zakładów. Każdy przeciwieństwo nich ma swoją specyfikę i odmienne warunki, na co innego więc musi być kładziony nacisk. Nie oznacza to oczywiście, iż panuje tu zupełna dowolność, musi bowiem obowiązywać przepisy ogólny — muszą być uwzględnione, chociażby wielkości środków. Jednak w ramach posiadanych funduszy można

i trzeba być samodzielnym. W Czyżynach bodajże od pół roku nie widać, że jest problem z zaplecza od oszczędności przede wszystkim za paliwo. Jak ważny jest tu stan techniczny pojazdu przekonywać nie muszę, ale propozycja jest bardzo aktualną propozycją, może wyjść poza sferę dyskusji.

Niepokojąco zjawiskiem jest, iż w Czyżynach coraz bardziej odchodzi się od zastarych obsad w autobusach. Na dobrą sprawę w dniu dzisiejszym nie bardzo wiadomo, czy ekonomiczniejsze jest, wiaż parę kierowców siedział w zerwie, bo ich autobus niespójny, bądź stało parę autobusów, bo brak kierowców. Cna też zupełna dowolność przy działu kierowcom autobusowiczów częstsze ich awarie, większe zużycie części i w konsekwencji uruchamianie całego sztafetu

ludzi do ich naprawy. Twierdzenie, iż stali kierowcy bardziej dbali o swoje autobusy, nie jest wcale tylko przyzwyczajeniem. To zauważają kierowcy... pasażerowie. Podróżując tylko komunikacją miejską odd nie po raz pierwszy słyszałem rozmowy pasażerów, że „...pojęre lat temu, gdy wprowadzili no do eksploatacji Ikarusy bęczył dzieł o nie dbano”. Sama historia była rozważniejsza. Pasażerowie mówią to na podstawie i estetyki pojazdu i obserwacji samej eksploatacji.

W ZAC wzrosła w porównaniu z I kwartałem roku ubiegłego „aż” o „400 proc. ilość skarg wynosi w tym roku „przePrzyznać trzeba, iż te liczby są szokujące. Same skargi nie mówią tak widać problemem ale. Ta jedna ubiegłoroczna skarga dotyczyła przytrzaśnięcia drzwi. W tym roku wszystkie kłopoty dotyczą niewłaściwego wynachowania się kierowców, a a już musi niepokoić. Nie tylko pracowników Czyżyn muszą się biegać z sprawą że pasażerowie nie tylko ten, dla którego ismanieje przedsiębiorstwo, bo tki jego charakter. Utarło

Jedną z pierwszych publikacji w naszej gazecie na temat pracy Zakładu Autobusowego w Płaszowie nosiła niezbyt pocieszający tytuł „Za nami już tylko kolektor...”, a cytowane w nim wypowiedzi pracowników tego zakładu pełne były gorzkości i rezygnacji. Wypominano kierownictwu Przedsiębiorstwa, że po szumnym otwarciu bazy i wypuszczeniu pierwszych autobusów całkowicie o niej zapomniano, a zajezdnia ma stać się „wykafkaszalną autobusów” wyeksploatowanych w innych zakładach. Świadczyć miały o tym ściągane zewsząd „jelce”, by tam dopełnić swego technicznego żywota. Zresztą „jelce” to jeszcze nie. Prawdziwe obawy budziły pogłoski, że potem kolej przyjdzie na „berliety”, a o nich gdy słyszy kierowca czy mechanik, to — jak mówi kierownik zajezdni Bogusław Pożutko — skóra mu ciernie. O modernizacji zakładu i dostosowaniu pomieszczeń do eksploatacji nowego taboru wprowadzie mówiło się, ale bezpośrednich efektów długo jakoś nie było widać. Nic więc dziwnego, że w tej sytuacji do ZAP kierowani byli pracownicy, których na innych zakładach chętno się pozbyło. Z własnej inicjatywy przychodzili ci, którzy mieli za sobą jakieś zatargi ze zwierzchnikami. Tak skompletowana załoga musiała się dopiero poznać i dotrzeć, nie więc dziwnego, że przez długi okres czasu wyniki zakładu traktowane były w przedsiębiorstwie „z taryfą ulgową”. — Przecież oni się dopiero organizują — mówiono, i o Płaszowie w przedsiębiorstwie było cicho.

Na płaszowski zakład zwróciłem uwagę ponownie nie tak dawno — po prostu przejeżdżałem kiedyś ko-

W Płaszowie po półtora roku

Pesymizm

się, byśmy choć raz oddali do ruchu mniej autobusów niż to przewidywał plan, a i inne wskaźniki też znacznie się poprawiły: ilość straconych wozokilometrów od stycznia do marca spadła prawie o połowę, zaś później wyjazdy ze 180 w styczniu zmniejszyły się do 40 w marcu. Sukces to spory, ale musiały poprzedzić to odpowiednie działania organizacyjne. Najważniejsze to dostawa nowego taboru w postaci „Ikarusów 260”, których jest teraz w ZAP 114. Trzeba przyznać, że pod tym względem obietnice dane załóżce przez kierownictwo przedsiębiorstwa i ministerstwo zostały zrealizowane w pełni i to przed czasem na osobistą interwencję dyrektora. Mając nowe autobusy można było wprowadzić stałe obsady wozów i linii.

Nie dziwnego — mówi kna — że w innych zakładach kierowcy zazdroszczą, że tutaj „Ikarusy” otrzymują tacy f niedawno dopiero ak DM-kę, a gdzie indziej kilkunastu stażem skaczą na wóz. Ale zapomnieli jeszcze niedawno trzeba troc sić, by przyszli do Płaszowa. — Oczywiście tu też nie od razu dostają „Ikarusa” — zakładzie jest jeszcze kil „jelezy”, a poza tym na sadę też trzeba sobie zaswbrać jazdą. Dlatego jeszcze jest kilka wozów, które „właścicieli”. Drugie posu stałe obsady linii, które nawet sobie chwalą. Przyjąją się do linii, pasażerowie sażerowie do kierowców, też gdy kogoś się zdejmią szczególnie wylotowej, po ków, pasażerowie dzwoni listy z prośbą o powrót na trasę. Kierowcy też pociąg w takich wypadkach, ale się czemu dziwić, skoro zawarli takie znajomości dnu imieniem otrzymują żerek kwiaty, a niektóre zimie kupują im kalesony no to prawda). Innym działaniem mo cym załogę zakładu do efektywnej pracy jest wnie premii specjalnej dla ników zaplecza, które

Kiedy oznakowanie przestanie być złą?

Na temat brudnego i nieprawidłowo oznakowanego taboru co jakiś czas pojawiają się głosy krytyczne. Wprawdzie my w porównaniu z pozostałymi miastami jesteśmy nieco lepsi, ale to, że my tak uważamy i nawet o tym wiemy, nie jest najważniejsze. Ważne jest, co myślą o tym pasażerowie, a właśnie z tym jest różnica.

17 kwietnia wraz z zastępcą kierownika Zakładu Ruchu W. Nazimką wyjeżdżamy na komunikacyjne trasy Krakowa, by poglądnąć tabor. Przez radiotelefon słyszymy przepływające informacje o sytuacji pod Dworcem Głównym. Parę minut wcześniej miał tam miejsce wypadek — zderzenie „4” z „17”. Już podczas naszego „rajdu” słyszymy, iż mimo że pogotowie sieciowe zostało wezwane o godz. 7.15, jeszcze o godz. 7.40 nie było go na miejscu zdarzenia.

Kończówka na pl. Boh. Getta. Stoi kilka autobusów. Różnią się od siebie i rodzajami, i czystością. Autobus 24861, tablica czołowa informująca o przebiegu trasy miast w przeznaczonym do tego ekranie leży u dołu szyby. W autobusie brud i to chyba nie z jednego dnia. Kierowca tłumaczy się, że uszkodzona jest kłapa i tablicę nie może założyć. Może, tylko że stoi akurat „na usterkę” i mechanikowi tego nie zgłosił. Na przystanku podjechał „C” (nr boczny 12835), ma tylko tablicę z oznaczeniem linii z przodu, ale to rezerwa. Nieumieszczanie we właściwym miejscu tablic to nie jedyny przypadek w ciągu tych paru godzin naszego zwiadu i jeżeli z reguły tak było przeważnie w jelszach to i ikarusy także nie miały jej umieszczonej prawidłowo. Tak jest w 45039, 45076, 42806, 42862. Autobus z numerem bocznym 42806 wprawdzie tablicę czołową w ekranie posiadał, ale było na niej, że to jest 136, natomiast numer zewnętrzny informował, że to jest 116. Dodatkowym „urozmaiceniem” był brud wewnątrz wozu. Autobus 21197 z przodu miał tablicę „C”, z boku natomiast napis głosił, iż kursuje Mniichów-Czółów. Podobno ekrany w czasie jazdy same opadają i dlatego mogą być takie przypadki niezależne od kierowcy. Czy na pewno? Przecież przeważnie na kończówce jest nieco czasu i można by taśmę naciągać, ale trzeba byłoby chcieć. Może trafiłami w tym dniu pechowo, ale 60 proc. kierowców nie posiadało umundurowania kompletnego bądź częściowego.

Jeżdżą więc autobusy, nie dość że w różne kolory malowane, nie zawsze najczystsze, to jeszcze pstrokaczny dodają sami prowadzący pojazdy, a przecież Przedsiębiorstwo na mundury wydaje ciężkie pieniądze, które mogłyby powiększyć na przykład fundusze plac. Kierowcy tłumaczyli się różnie. Najczęściej spodnie akurat były w pralni, czemu jednak na raz dwie pary? Jeden z nich powiedział nawet: „panie, przecież szkoda tego ubrania na co dzień do takiego syfu” — prowadził starego jelsca. Nagminnie kierowcy nie wypełniają w czasie pracy kart drogowych, był nawet taki (z wieloletnią praktyką w innym zakładzie pracy) który twierdził, iż nie wiedział, że... trzeba.

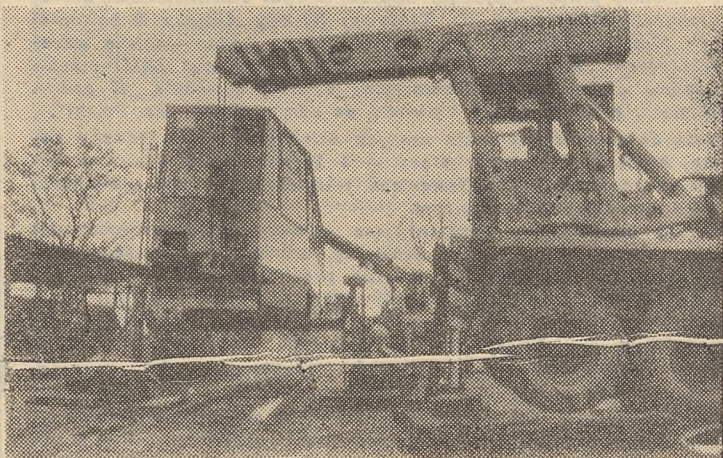
Generalnie nie można mieć pretensji do oznakowania ikarusów szczególnie przegubowych, gorzej z berlietami a już właściwie źle z jelskami. Nie znaczy to oczywiście, że nawet oznakowanie prawidłowe jest w pełni czytelne. Chyba są złe szabloni do wydruku tablic w berlietach. Mimo że 9 z 0 ma małe podobieństwo, na ekranach często są tak napisane, że nie bardzo wiadomo co zacz. Dobrze, jeżeli na danej trasie te dwie cyfry nie występują razem i pasażerowie są w miarę stali. Co mają jednak robić przyjezdni? Kiedyś byłam świadkiem scysji pasażera z kierowcą. „Jaki to autobus?”, „Coś pan ślepy, pisze jak wół”. Nie bardzo wiadomo, czy to 9 czy 0”. Panie odkąd to zero podobne do dziewiątki?”. No cóż akurat w tym literactwie, czy może jego wzorze, podobne i to bardzo, szczególnie gdy i szyba ekranu czystością nie grzeszy.

Wiele do życzenia pozostawiają też napisy określające trasę linii. Przeważnie tylko wtajemniczeni mogą je bez kłopotu odcyfrować. Jeździłam tylko parę godzin, nie widziałam chyba ani jednej czwartej taboru kursującego w tym dniu. Wrażenia jednak dalekie od bardzo dobrych. Może i nasz tabor na tle innych miast jest oznakowany dobrze, ale po pierwsze — nie znaczyło, iż dobrze w ogóle, a po drugie — że lepiej być nie może. By jednak oddać „sędzię” muszę powiedzieć, że jest o niebo lepiej, niż nawet przed rokiem, tylko że wciąż jeszcze nie tak. Dobrze jeżdżąc szkoda psuć dobrą opinię złe umieszczoną tablicą, jej brakiem, czy też nieczytelnością.

F. SERWIN.



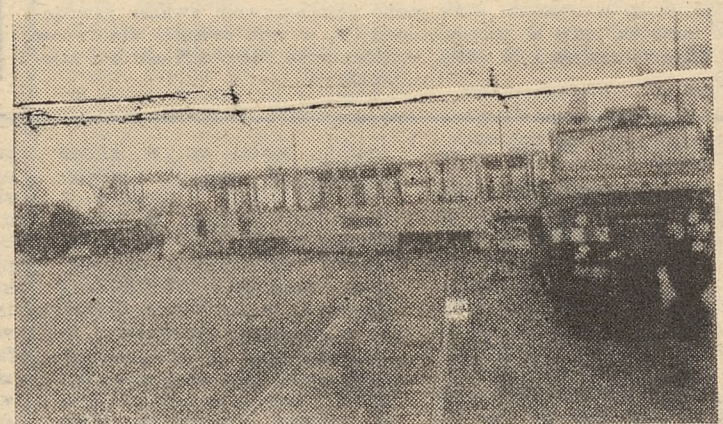
Montowanie windy na platformie kolejowej



Wagon zawisł w powietrzu

Nadeszły nowe tramwaje

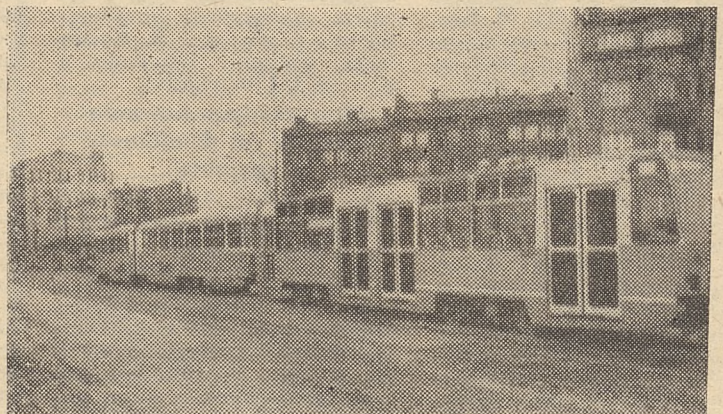
Nie lada problem stanowi rozładunek wozów tramwajowych, które nadeszły dla Krakowa. Zanim z platform kolejowych zostaną przestawione na „nasze” tory, trzeba dokonać skomplikowanej i stojącej na pograniczu bezpieczeństwa operacji. Oczekujemy zbudowania boczny przeladunkowej z prawdziwego zdarzenia — dostosowanej do naszych potrzeb od dawna. Może to, co uwiecznił nasz fotoreporter, STANISŁAW MAKAREWICZ, przyspieszy decyzję kompetentnych czynników.



Teraz tramwaj musi stanąć na „własnych” torach...



...toteż podczas operacji obracania tramwaju trzeba wstrzymać ruch na ul. Bohaterów Stalingradu



Można już „przybysza” odholować do zajezdni

gdzieś znikł

że oddanie odpowiedniej...
...do ruchu stało się...
...sprawą dyspozytora...
...załogi i wcale nierad...
...obrazek, że mechanicy...
...na dyspozytorni, by...
...się, jak też wyglądają...
...dniu wyjazdu...
...pracowników zaplecza...
...piają tę innowację, ale zd...
...podzielone. Jedni twierdzą...
...sprawiedliwe, by odbierać...
...sposób, należące się im...
...pieniądze, choć zaraz do...
...tak prawdę mówiąc te po...
...to żadna kara, bo co to...
...75 zł za PW (późny wy...
...całość rozkłada się i tak...
...brygadę. Nawet 10 takich...
...wyjazdów to jeszcze po...
...pracownik tej straty nie...
...Nie chcieli jednak odpo-

padły właśnie z ust ludzi młodych, bo takich jest większość w piaszowskim zakładzie — średnia wieku pracowników zaplecza wynosi obecnie 26 lat. To naprawdę bardzo młoda załoga.

Ale tej załozde trzeba, i to jak najszybciej, zapewnić odpowiednie warunki pracy. Tymczasem modernizacja obiektów dopiero się zaczęła. Wszyscy rozumieją, że trzeba było zrobić inwentaryzację obecnego stanu, że trzeba było mieć czas na zlecenie projektowania i wykonanie samych projektów, ale gdy na co dzień przychodzi pracować, to człowiek po prostu wszystko „wkurza”, bo brak odpowiedniego oprzyrządowania, nie ma hali obług, nie ma linii OC, nie ma myjni części i akumulatorni... Teraz jakoś się pracuje,

wiedzieć, gdy zapytałam od jakiej sumy zaczęliby tę karę odczuwać. Ale to było stanowisko tylko niektórych. Gdy rozmawiałam np. z przedstawicielami brygady II, uchodzącej tu za najlepszą, dowiedziałam się też, że kary rzeczywistości są niewysokie.

— Ale nie o wysokość tu chodzi przecież — mówią mi mechanicy — tylko o sam fakt karania nas. To nie jest przyjemne. — I racja! Może właśnie ta odpowiedź będzie argumentem przeciwko tym, którzy twierdzą, że młodzież jest dziś bez ambicji, że nie ma żadnych zasad i ideałów. Przecież te słowa

ale robotnicy aż drżą na myśl, co tu znowu będzie w zimie — myjnia autobusów jest tylko letnia, autobusy trzeba będzie pewnie znów myć gdzie indziej. Ale to pół biedy. Gorzej, jeśli idzie o warunki pracy na hali. Zeszłej zimy gdy na dworze było —15 st. C to na hali temperatura wynosiła —8 st., a nie wszystko można wykonać w rękawicach. Trzeba było więc co pięć minut wyczołgiwać się z kanału (bo kanały nadal są takie, jak były tj. dostosowane do „starów” a nie do „jelczy” nie mówiąc już nawet o „ikarusach”), by ogrzać ręce przy dmuchawie i znów wrócić do kanału. Nie pomagają żadne dodatkowe urządzenia grzewcze i pracownicy już teraz zapowiadają, że jeśli na przyszłą zimę nie będzie choć minimalnych temperatur dodatnich, to oni odmówią pracy, a z drugiej strony nie zapowiada się, że służby techniczne przedsięwzięcia rozwiążą ten problem radykalnie.

Kolejna sprawa to również i to, że ta wyczekiwana modernizacja zakładu będzie dodatkowym utrudnieniem w jego działalności. Zajeżdżnia bowiem musi działać normalnie a kolejne pomieszczenia będą zajmowane przez budowlanych. Wszyscy jednak w zakładzie zgodnie twierdzą, że dla dobra zakładu trzeba będzie to jakoś sćierpieć. Ważne teraz jest bowiem to, by obecną dobrą pozycję zakładu nadal utrzymać i to powinno się udać. Mimo że trudności nikt nie ukrywa, jakoś wszyscy optymistycznie patrzą w przyszłość. Może to te nowe „ikarusy” sprawiły, ale pesymizm z pierwszych miesięcy działalności zakładu gdzieś znikł. Czy słusznie? Czas pokaże.

ADAM ZYZMAN

IV Dekada Kół ZSMP Wola Duchacka

18 kwietnia odbyło się otwarte zebranie XV Koła ZSMP w Zakładzie Wola Duchacka, zorganizowane w ramach IV Dekady Kół. Na zebranie zaproszeni zostali przedstawiciele aktywu społeczno-politycznego Zakładu, wiceprzewodniczący ZK ZSMP Marian Szymański, przew. ZZ Władysław Michalski oraz sekretarz Zakładowego Koła ZBoWiD Marian Bławut, który podzielił się z młodzieżą wspomnieniami z pierwszych lat odbudowy państwa polskiego po okupacji hitlerowskiej i umacniania władzy ludowej.

Zebrani zapoznali się z listem przewodniczącego Związku Jerzego Jaskierni, który zwrócił się do członków ZSMP z następującym apelem: „... Służcie Ojczyźnie i Narodowi — to słowa, które zawsze towarzyszyły pokoleniom naszych Ojców i Matek. Dzisiaj są one tak samo ważne. Przede wszystkim jednak nasz kraj potrzebuje aktywnej i rzetelnej pracy. Wyjdźmy naprzeciw tym oczekiwaniom. Szeroko upowszechniamy treści III Krajowej Rady Aktywu Robotniczego i IV Krajowej Rady Aktywu Wiejskiego, konsekwentnie wdrażamy program „Młodzi w reformie”, podejmujemy apel ZSMP-owców z Zakładów „Teofilów” w Krotoszynie o przepracowanie „40 godzin na 40-lecie”, przystąpmy 28 kwietnia do „Dnia Czynu dla Polski”.

Okazją do zamianowania naszych działań na rzecz jednolitego państwa będzie święto ludzi pracy — 1 Maja. Weźmy udział w pochodach, akademiach i manifestacjach 1-Majowych, organizujmy młodzieżowe imprezy okolicznościowe.

Jesteśmy organizacją reprezentującą interesy młodego pokolenia młodych robotników, rolników, żołnierzy, uczniów i studentów, młodej inteligencji. Dyskutujemy obecnie projekt ustawy w sprawie młodego zakładu umocnienie pozycji organizacji młodzieżowych w systemie ustrojowym naszego kraju. Nie można sobie wyobrazić, abyśmy młodziśców wypełniali funkcje rządców młodzieży nie będąc obecni w organach przedstawicielskich i samorządowych — znaczących instytucjach demokracji socjalistycznej. W dniu 17 czerwca odbędą się wybory do rad narodowych. Stanowiąc one będą doniosłe wydarzenie w naszym kraju. Wraz z członkami organizacji, które utworzyły Centralną Komisję Współpracy Socjalistycznych Związków Młodzieży, stwórzmy wspólną platformę wyborczą. Niech nasze uczestnictwo w kampanii przedwyborczej i masowy udział w wyborach świadczy o poparciu socjalistycznej linii odnowy...

...Obchody 40-lecia Polski Ludowej to także okazja do dyskusji o historii, o drogach rozwoju naszego kraju. Pragniemy, aby w prowadzonej aktualnie kampanii politycznej pn. „Jaka Polska — doświadczenia i przyszłość” nie zabrakło Waszych głosów o teraźniejszości i przyszłości naszego kraju, aby znajomość procesów najnowszej historii Polski stanowiła dla Was doskonałą lekcję edukacji obywatelskiej...”

W odpowiedzi na wezwanie przewodniczącego młodzi działacze z Woli zobowiązali się do czynu społecznego dla uczczenia 40. rocznicy powstania Polski Ludowej, którego terminu wyznaczono na dzień 12 maja. W tym samym dniu odbędą się również w zakładzie turniej badmintonowy. Omówiono też przygotowania do plebiscytu na najlepszego wychowawcę i nauczyciela zawodu organizowanego pod patronatem ZZ ZSMP.

Dużo uwagi w dyskusji poświęcono perspektywom awansu zawodowego młodych ludzi w przedsiębiorstwie, w tym również kierowców oraz szansom realizacji w MPK budownictwa patronackiego dla młodzieży. (AZ)

(Dokończenie ze str. 1)

dotyczy — w uchwale zobowiązano m. in. dyrektora do przedstawienia Radzie gruntułowej analizy przyczyn bardzo wysokich kosztów w trakcji autobusowej oraz tzw. kosztów pośrednich, do wywołania dalszych inicjatyw w sprawie realizacji oraz wzbogacania „Programu oszczędnościowego MPK na lata 1984—85”, do innych działań zmierzających do poprawy gospodarowania, do systemowego podejścia do aktualnej zimy nr 1, rautującej na sytuację finansową MPK, problematyki zapasów. Tej pilnej sprawie postanowiono poświęcić najbliższe posiedzenie. A że zapasy zaczynają nas bezpośrednio po kieszeni uderzać, świadczą fakt, że w przyjętej propozycji podziału zysku za r. 1983 (ostateczny głos w tej sprawie mieć będzie III Ogólne Zebranie Delegatów) trzeba było przeznaczyć na sfinansowanie zapasów aż 90 mln zł, a więc trzykrotnie więcej niż na fundusz mieszkaniowy i dużo więcej niż na „14-tkę” (60 mln zł).

Pod ostrym ostrzałem znalazł się wraz z

planem inwestycyjnym

(plan remontów kapitalnych trzeba było zdjąć) dyr. M. Kalinowski. Wytykano niebilansowanie środków z potrzebami przedsiębiorstwa, tolerowanie „poślizgów”, nieudzielenie co do hierarchii potrzeb (np. odstawienie do rezerwy tak pilnej niegdyś nadbudówki w ZNT, brak decyzji co do sławetnego nowego sumika w ZAC), zwłaszcza ślimaczenie się z modernizacją ZAP. Te ostatnią sprawę postanowiono wyjaśnić na miejscu — stąd też najbliższe posiedzenie Rady wyznaczono właśnie w Ptaszowie. Po długich wyjaśnieniach i replikach, po jednoznacznie określaniu się M. Kalinowskiego, iż jest to plan

realny, został on w końcu przyjęty. W uchwale zobowiązano dyrektora i Prezydium Rady Pracowniczej do przedłożenia na III OZD m. in. tematów dotyczących perspektyw rozwoju komunikacji miejskiej w Krakowie. Chodzi tu o program całonocowy, uwzględniający infrastrukturę dróg, końcówek, dworców i baz MPK. Zawarty w nim być musi przede wszystkim jasno sprecyzowany program rozwoju trakcji szynowej, a więc na co miasto postawiło: na szybki tramwaj, premetro, czy na inne rozwiązania. Dopiero na tej podstawie trzeba będzie wystąpić o pilne podjęcie budo-

wy zajeżdżni tramwajowej. Pamięamy bowiem dobrze chociażby kłopoty z adaptacją obiektów ZAW z „Jelczy” na „Berliety” — tu skala trudności ewentualnych przeróbek byłaby o wiele większa i kosztowniejsza.

Dzięki dobremu przygotowaniu materiałów, dokonaniu szczegółowych ustaleń ze związkiem zawodowym przedstawiony przez dyr. S. Kostro (przy walnym współudziale prezesa J. Litwickiego)

plan rozdyponowania środków na działalność socjalną

oraz bytowa nie wzbudził większych emocji. Zakwestionowano tylko przydzielenie 2 mln zł na wybudowanie drogi wewnątrz ogrodu działkowego w Pielgrzymowicach, argumentując nie tylko tym, że jest to kwota niewspółmierna wysoka w stosunku do ilości zainteresowanych pracowników, ale również faktem, że jednocześnie przeznaczają się

środki na ważniejsze w tym ośrodku prace (ogrodzenie, studnie, dokumentację techniczną) — a drogę można zrobić w stosownym czasie. Na najbliższym Radzie specjalna komisja wypowie się na ten temat i zaproponuje ostateczne wnioski. Spokój wynikał też z faktu niekwestionowanego, znacznego „pójścia do przodu” we wszystkich rodzajach świadczeń socjalnych i bytowych (nad tymi ostatnimi w ogóle nie dyskutowano) oraz posiadania 4 mln zł rezerwy — działalność socjalną z uwzględnieniem dodatkowych opłat zaplanowano na 69.196.900 zł przy 37 mln zł odpisie z

zagwarantowanego dla tej grupy osób 2.185 tys. zł. To ciesząca się uznaniem działalność sportowa, turystyczna i rekreacyjna: 12,9 mln zł, a w niej 259 wyjazdów po zdrowie i wypoczynku dla 12.700 osób (w r. ub. 214 dla 9.700). To zwroty kosztów podróży z urlopów, różnorodne imprezy z Dniem Kobiet i noworocznymi harcami dla dzieci, to... listę można jeszcze długo ciągnąć.

Do uchwały, oprócz sprawy działek, weszły dwie bardzo istotne uwagi. Pierwsza zobowiązuje dyrektora do wcześniejszego przygotowania i uzgadniania zasad oraz regulaminów rozdziału środków na

cele socjalne. Druga — to podjęcie skutecznych kroków w celu nadania zakładowemu budownictwu MPK charakteru spółdzielczego. To bardzo ważna sprawa, umożliwiająca o wiele lepsze przemieszczanie finansowych, a przede wszystkim o wiele korzystniejsze warunki kredytowania. W tym roku, aby ruszyć z budową bloku dla załogi musieliśmy wydatkować z funduszu mieszkaniowego aż 50 mln zł na ten cel — na pożyczki mieszkaniowe dla pracowników pozostało tylko 13.663 tys. zł. Ten w sumie bolesny zabieg był konieczny, ale trzeba zadbać, by się nie powtórzył.

Najbardziej wielowątkowa dyskusja potoczyła się nad

planem ekonomiczno-eksploatacyjnym

W uchwale zawarto po raz pierwszy w historii firmy, której dotąd wyłącznie dyktowano zwiększenie planów, naszą ofertę, że jak dostaniemy odpowiednie środki, to podnie-

siemy od 1 września ilość oddawanych za rucbę autobusów z 482 na 500. To zgodnie z reformą gospodarczą działanie wymagało podobnego spojrzenia na sprawę wewnątrz przedsiębiorstwa. Polegały one nie tylko na przytoczonych wyżej działaniach zmierzających do obniżki kosztów, lecz również do szukania większych wpływów. Z tego to powodu zobowiązano dyrektora do podjęcia niezbędnych działań organizacyjnych w całości optymalnego, elastycznego reagowania na dodatkowe (sezonowe, okazjonalne i inne) potrzeby komunikacyjne miasta. Przypominano, jak to się potrafiło zmobilizować od święta, choćby na przykład papieża czy na Wszystkich Świętych, a uciekają nam pieniądze z przewozu osób z wielkich imprez sportowych, religijnych czy kulturalnych, nie mówiąc o wynajmowaniu taboru. Wskazywano, że wpływów nie da się podnieść bez stałej, szczegółowej troski o podniesienie jakości świadczonego usług komunikacyjnych — ograniczania nieuzasadnionych zjazdów, dbanie o punktualność i estetykę taboru. Po meksku postawiono sprawę otablicowania, zwłaszcza autobusów — zobowiązano dyrektora, by do końca maja wyegzekwował, by było pełne i prawidłowe. W przypadku niezrealizowania tematu dyrektor przekaze Radzie wykaz odpowiedzialnych osób wraz z podaniem wyciągniętych wobec nich sankcji służbowo-dyscyplinarnych.

Członkowie Rady Pracowniczej uchwalać prawie komplet planów roku obecnego po raz pierwszy w tak zmasowany sposób zetknęli się z koniecznością podejmowania najsłabszych, najbardziej odpowiedzialnych decyzji. Przez próbę tą przeszli zwycięsko — pokazali, że dobrze reprezentują załogę. (Z)



W kwietniu odbyło się w ZAW uroczyste pożegnanie młodych pracowników rozpoczynających na kilka dni zasadniczą służbę wojskową. Spotkanie odbyło się z inicjatywy koła ZSMP, a udział w nim wzięło kierownictwo zakładu i aktyw społeczno-polityczny. Poborowym życzone powodzenia w pełnieniu zaszczytnej żołnierskiej służby, podniesienia kwalifikacji zawodowych oraz rychłego powrotu do pracy w Zakładzie. Wręczono im też drobne apominki książkowe i papeterie, by jak najczęściej pisali do współpracowników z MPK. Starsi koledzy, którzy służbę wojskową mają już za sobą, udzielili poborowym kilku rad — jak zachowywać się i postępować w tym nowym i specyficznym środowisku, jakim jest wojsko. Na zakończenie wszyscy uczestnicy spotkania zrobili sobie grupowe zdjęcie, które publikujemy obok, a które z inicjatywy ZSMP-owców zostanie przesłane poborowym do ich jednostek wojskowych. (A.Z.)

Fot. STANISŁAW TYRAN

Z młodzieżowej giełdy racjonalizatorów

14 kwietnia br., odbyła się młodzieżowa giełda w ramach nowej edycji Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. W giełdzie uczestniczyli tylko twórcy nie mający przekroczonego 30 roku życia. Komisji przedstawiono w tym dniu tylko dwa projekty racjonalizatorskie.

Elektromonter Adam Kopijka z Zakładu Sieci i Podstawy Trakcyjnych, przedstawił projekt typu oszczędnościowego. Polega on na zmianie systemu podłączania elektromagnesu służącego do przekładania zwrotnic tramwajowych. Na przyniesionym rysunku, pokazywał komisji, na czym polega jego usprawnienie, a mianowicie na zabezpieczeniu elektromagnesu przed przedostawianiem się wody przez miejsca, połączenia do jego korpusu. Projekt pana Kopijki został w ubiegłym roku zastosowany i zdał egzamin. Efektem jego zastosowania jest zmniejszenie o 40 procent uszkodzeń cewek elektromagnesów. Komisja decyduje, że twórca otrzyma zaliczkę w wysokości 5 tysięcy złotych. Równocześnie zobowiązuje zakład pracy racjonalizatora do obliczenia efektów fi-

nansowych stosowania tego projektu.

Drugi z młodych twórców pan Tadeusz Bałchłński z Zakładu Napraw Tramwajów przedstawił projekt typu BHP-owskiego — eliminujący wysokie napięcie z pulpitu motorniczego. Polega on na zmianie miejsca usytuowania wyłączników głównych. Chodzi o przeniesienie ich z pulpitu wozu tramwajowego i umieszczenie z prawej strony nad dodatkowym grzejnikiem, co wyeliminuje częste przebiecia, zwarcia oraz spalanie styków. Zmiana miejsca usytuowania wyłączników głównych stwarza też dogodniejsze możliwości obsługi. I ten projekt został już zastosowany. Twórca otrzymuje 3 tysiące złotych, plus 400 złotych za udział w giełdzie.

Projekty młodych twórców oceniła komisja w składzie: kierownik Działu Postępu Technicznego Tadeusz Gil, również z tego Działu — Danuta Zak, st. specjalista ds. BHP, Lucjan Biskup, Piotr Pogan z Działu Głównego Mechanika oraz przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski. (M.B.)

Trudna sztuka współgospodarzenia

wy zajeżdżni tramwajowej. Pamięamy bowiem dobrze chociażby kłopoty z adaptacją obiektów ZAW z „Jelczy” na „Berliety” — tu skala trudności ewentualnych przeróbek byłaby o wiele większa i kosztowniejsza.

Dzięki dobremu przygotowaniu materiałów, dokonaniu szczegółowych ustaleń ze związkiem zawodowym przedstawiony przez dyr. S. Kostro (przy walnym współudziale prezesa J. Litwickiego)

plan rozdyponowania środków na działalność socjalną

oraz bytowa nie wzbudził większych emocji. Zakwestionowano tylko przydzielenie 2 mln zł na wybudowanie drogi wewnątrz ogrodu działkowego w Pielgrzymowicach, argumentując nie tylko tym, że jest to kwota niewspółmierna wysoka w stosunku do ilości zainteresowanych pracowników, ale również faktem, że jednocześnie przeznaczają się

zysku, a przyjęta propozycja odpisu opiewa na 41 mln zł. Przelóżmy te kwoty na konkretne zamierzenia zakładowego planu działalności socjalnej. To 4146 skierowań na wczasy, w tym 1300 na najpopularniejsze turystyczne (podwyższono ich ryzałt z 2800 na 4200 zł, kosztujące razem ponad 33 mln zł (w tym 25,7 mln zł na fundusz socjalny). To pełne zapewnienie wypoczynku dzieciom i młodzieży, których rodzice pobierają zasiłek rodzinny w MPK — łącznie 755 skierowań na kwotę 11,4 mln zł (w tym 10 mln zł z f.s.). To działalność kulturalno-oświatowa: zakup biletów do kin i teatrów, działalność m. in. Klubu Seniora, zespołów muzycznych, chóru „Lutnia Robotnicza”, wieczornice, koncerty — nieco ponad 3 mln zł (ok. 2,2 mln zł z f.s.). To pomoc dla rodzin o najniższych dochodach, wielodzietnych, matek samotnie wychowujących dzieci, dla emerytów i rencistów — na zapomogi i dofinansowania

cele socjalne. Druga — to podjęcie skutecznych kroków w celu nadania zakładowemu budownictwu MPK charakteru spółdzielczego. To bardzo ważna sprawa, umożliwiająca o wiele lepsze przemieszczanie finansowych, a przede wszystkim o wiele korzystniejsze warunki kredytowania. W tym roku, aby ruszyć z budową bloku dla załogi musieliśmy wydatkować z funduszu mieszkaniowego aż 50 mln zł na ten cel — na pożyczki mieszkaniowe dla pracowników pozostało tylko 13.663 tys. zł. Ten w sumie bolesny zabieg był konieczny, ale trzeba zadbać, by się nie powtórzył.

Najbardziej wielowątkowa dyskusja potoczyła się nad

planem ekonomiczno-eksploatacyjnym

W uchwale zawarto po raz pierwszy w historii firmy, której dotąd wyłącznie dyktowano zwiększenie planów, naszą ofertę, że jak dostaniemy odpowiednie środki, to podnie-



MPK-owska orkiestra dęta uświetnia wiele uroczystości w naszym mieście — tym razem (17 bm.) na czele pochodu z okazji Dnia Rzemiosła

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Wystawa malarstwa w Domu Tramwajarzy

Do dobrej tradycji należy organizowanie wystaw — przybliżanie przez pracowników Działu Kultury, Sportu i Turystyki, załóżce MPK, sztuki — malarstwa, rzeźby, grafiki. Jest to do pewnego stopnia uczenie obcowania z pięknem, a przez organizowanie również spotkań z twórcami tych dzieł, poznawanie ich inspiracji i warsztatu.

Po przerwie, parterowa sala Domu Tramwajarzy przy placu Serkowskiego, znów gości wystawę malarstwa członka grupy plastycznej „FORMA” przy Klubie „Paleta” — pani Joanny Kwiatkowskiej. Wymieniona jest również członkiem i współzałożycielem Stowarzyszenia Plastyków Nieprofesjonalnych Ziemi Krakowskiej. Legitymuje się dużym dorobkiem twórczym. Maluje przeważnie pejzaże, portrety i akty. Brała udział w licznych konkursach plastycznych. Swoje prace eksponowała na wystawach indywidualnych i zbiorowych. Otrzymała szereg podziękowań, dyplomów i nagród z Wydziału Kultury.

9 kwietnia w Domu Tramwajarzy przy placu Serkowskiego odbyło się spotkanie z malarzką i otwarcie wystawy kilkudziesięciu jej prac — pejzaży. Pani Joanna Kwiatkowska należy do tych osób, które bardzo szybko nawiązują bezpośredni i miły kontakt z otoczeniem. Ciekawie opowiadała o tym, jak się u niej zaczęło z tym malowaniem, że była to jakby ucieczka we własny, intymny świat. Mówiła też o Klubie Malarzy Nieprofesjonalnych, plecterach malarzkich i w ogóle o sztuce. I tak wywijała się dyskusja na temat, czy obraz powinien być czytelny i czy wyobrażenia artysty, podsuwająca mu nieraz bardzo dziwne pomysły na wyrażenie na płótnie tego czy innego tematu, to jest właśnie to, na co ludzie chcieliby patrzeć. Wspólna rozmowa nawiązała nawet do klasyków malarstwa i do ich sposobu wyrażania myśli. Malarstwa rozumianego przecież przez wszystkich.

Pejzaże pani J. Kwiatkowskiej są czytelne... Tu zaulek starego Kazimierza, tam kopiec Kościuszki, a obok Norbertanki. Ładne i bardzo naturalne są pejzaże górskie. Specyficzny w jej malarstwie jest kolor, głęboki, nawet przyćmienny, tak jakby światło słońca upalne dnia lata, chyliło się już ku zachodowi.

Zachęcamy do obejrzenia wystawy, która czynna jest w Domu Tramwajarzy przy placu Serkowskiego we wtorek i środy, w godzinach od 12.00 do 17.00. (M.B.)

LISTY OPINIE POLEMIKI



REDAKCJA

„SY NAŁÓW MPK”

W związku z zamieszczoną w „Sygnałach” nr 6 w rubryce „Z ulic naszego miasta” notatką, podpisaną inicjałami MB, informujemy, że zgodnie z zarządzeniem nr 8 Kierownika Jednostki Zmilitaryzowanej z 10 IV 1982 r. w sprawie zasad gospodarki państwowo-smarowniczej w Trakcji Autobusowej, rozdział II/IV, pkt 5 — urządzenia ogrzewcze mogą być uruchamiane przy temperaturze otoczenia — 5 st. C. 3 III 1984 r. temperatura otoczenia wynosiła o godz. 6.00 +2 st. C, a o godz. 14.00 — +5 st. C.

Kierownik ZAC

(—) inż. Jan Chlebda

Główny Dyspozytor MPK
w Krakowie
Pan ZDZISŁAW MAZUR
ul. Wawrzynia 13

Zarząd Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami, Oddział Wojewódzki Regionu Krakowskiego serdecznie dziękuje Panu za spowiadanie podstawienia 2 kwietnia br. w godzinach popołudniowych samochodu-dźwigu, celem dźwignięcia konia, który uległ wypadkowi przy ul. Staromostowej. Jedynie Pan, jako Główny Dyspozytor zrozumiał trudną sytuację w jakiej znalazło się zwierzę i przyszedł mu z pomocą, za co jesteśmy bardzo wdzięczni.

Z wyrazami szacunku —
Prezes Zarządu TOZ
Regionu Krakowskiego
(—) RYSZARD SZYMSKI
Sekretarz Zarządu
(—) ZOFIA HERMATOWA

Czytelnicy pytają — redakcja odpowiada

SZANOWNA REDAKCJO!

Pracuję jako motorniczka w ZET Podgórze. Proszę o odpowiedź na kilka pytań nurtujących mnie, jak również moich kolegów.

1. Kto decyduje o terminie wykorzystania urlopu należącego się na urodzenie dziecka — kierownik zakładu czy pracownik?

2. Czy jest przepis mówiący o tym, że część urlopu należącego się w zimie można rozdzielić (połowa) na miesiąc letni ze względu na małe dzieci (wiek szkolny)?

Z poważaniem

JANUSZ KEPIŃSKI
motorniczka nr 534

OD REDAKCJI:

Ad. 1. W razie urodzenia się dziecka pracownikowi przysługuje mu zwolnienie od pracy przez 2 dni, z zachowaniem prawa do wynagrodzenia. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 XII 1974 r. w sprawie regulaminów pracy oraz zasad usprawiedliwiania nieobecności w pracy i udzielania zwolnień od pracy.) Jest to tzw. urlop obowiązkowy.

wy, tu związany z załatwianiem spraw rodzinnych i o terminie jego wykonania decyduje pracownik. Musi on jednak powiadomić kierownika kiedy to nastąpi, aby nie dezorganizować pracy zakładu. Praktycznie urlop powinien być wykorzystany do miesiąca od czasu urodzenia się dziecka.

Ad. 2. W myśl art. 152 § 1. kodeksu pracy pracownikowi przysługuje prawo do corocznego, nieprzerwanego, płatnego urlopu wypoczynkowego. Zasada, że pracownik ma prawo do corocznego urlopu wyznacza obowiązek dla zakładu pracy zaplanowania i udzielenia pracownikowi urlopu w roku kalendarzowym, w którym nabył do niego prawo. Zakład pracy ma obowiązek udzielić urlopu nieprzerwanego. Jest to podyktowane celem, jakiemu ma służyć urlop — wypocinek, regeneracja sił. Kodeks przewiduje możliwość odstąpienia wyłącznie na wniosek pracownika, przy czym co najmniej 1 część urlopu powinna obejmować nie mniej niż 10 kolejnych dni kalendarzowych.

Uzasadnienie takiego wniosku przez pracownika nie jest wymagane, a decyzja w przedmiocie jego uwzględnienia należy każdorazowo do kierownika zakładu, który może z przyczyn uzasadnionych odrzucić taki wniosek (np. ze względu na potrzeby zakładu pracy). Plan urlopów ustala kierownik zakładu po zasięgnięciu opinii rady zakładowej, biorąc pod uwagę wnioski pracowników i konieczność zapewnienia normalnego toku pracy, tzn. tak, aby we wszystkich miesiącach roku (a więc również letnich) była zapewniona taka liczba pracowników, która gwarantowałaby rytmiczne wykonanie zadań.

Jak można się zorientować z powyższego, nie ma przepisu, który dzieli urlop na należący się w zimie czy w lecie. Pracownik składa wniosek, który jest brany pod uwagę przy ustalaniu planu urlopów przez kierownika. Wiadomo, że nie każdy będzie miał urlop w lecie, jak chciałaby większość, ale aby było sprawiedliwie — w jednym roku może mieć jeden, w drugim drugi pracownik. (t.b.)

Przeciwpożarowa dezinformacja

Co z giełdami?

Spotkałam znajomą, która pracuje w MPK w charakterze motorniczki. Zapytała mnie, dlaczego w tym roku Wydział Gospodarki Odciecia nie organizuje w zakładach giełd? Chwaliła sobie tę formę sprzedaży, mówiąc, że właśnie na takiej giełdzie kupiła w ubiegłym roku bawelniany podkoszulek dla męża, a dla synka adidasy. Na pytanie czy giełdy będą w tym roku organizowane nie umiałam jej odpowiedzieć, niemniej zainteresowałam się tą sprawą i ja z kolei zadałam podobne pytanie kierowniczce WGO. Zbigniew Proskurnickiej.

„Czy będą?... Nie wiem co mam robić. Nastawiliśmy się na to, że i w tym roku będziemy je organizować, bo przecież załoga była zadowolona. My też mieliśmy już w tej sprawie telefony z pytaniami kiedy i z czym do zakładów się wybierzemy... Zamówiliśmy nawet sporo poszukiwanych na rynku artykułów, ale w tej sytuacji...”. Na poparcie swoich słów, podaje mi zamówienie skierowane do Przedsiębiorstwa Handlu Ubiorami OTEX w Krakowie, w którym to znajdują się takie artykuły jak rajstopy, skarpety męskie, firanki, zasłony, koce, bielizna pościelowa i pościel, bielizna osobista damska i męska, tkaniny pościelowe i sukienkowe. Trzeba dodać, że zamówienie to zostało przyjęte. Towary rzeczywiście atrakcyjne i nie do zdobycia w sklepach dla osób, które pracują zawodowo i prowadzą jeszcze gospodarstwa domowe. Aby coś z tych artykułów kupić, trzeba by chyba dzień w dzień biegać po mieście i wystawać przed sklepami w kolejkach. Cóż więc stoi na przeszkodzie do organizowania tak bardzo oczekiwanych przez załogę giełd?

W magazynach WGO jest ogromna ciasnota i... ale o wszystkim po kolei. „W momencie przekazywania do użytkowania budynku, w którym obecnie znajduje się WGO — mówi pani Z. Proskurnicka, a było to w 1976 roku, drugie piętro miało być wyłącznie przeznaczony na potrzeby magazynowe, zaś parterowe pomieszczenia dla warsztatu krawieckiego i szewskiego. W momencie zasiedlania, WGO nie otrzymał parterowych pomieszczeń, tym samym magazyny na drugim piętrze musiały zostać uszczuplone o dwa wymienione warsztaty, które trzeba było gdzieś przecieć ulokować. Do tej ciasnoty w magazynach, doszły jeszcze towary jakie sprowadzało się na giełdy”.

I tak było do listopada ub. roku kiedy to w WGO zawiązała się Pożarowo-Techniczna Komisja. Komisja ta nie działała jak się później okazało w komplecie, w jakim ją powołano i na co najmniej dziwnych zasadach — nie zgłosiła celu swego przybycia, a po zakończeniu pracy, nie żądała podpisu kierowniczki Wydziału pod sprawami, które uwzględniła w protokole. Po prostu przyszła, obejrzała co sama uznała za wskazane i sporządziła protokół. Protokół nie mniej dziwny niż sam sposób przeprowadzania kontroli. Na przykład nie podana została w nim data przeprowadzonej kontroli. Dlaczego? Jakże go więc uznać? A była ona tylko „po linii” pożarowej, a nie technicznej, jako że z tej drugiej branży zabrakło w Komisji zastępcy dyrektora ds. technicznych Mariana Kalinowskiego i Mariana Bławuta. Kolejna sprawa to pismo

skierowane ze Straży Pożarnej MPK do WGO, które w swej treści mówiło o protokole z dnia 14 listopada ub. roku, a faktyczna data w nagłówku protokołu, to był dzień 19 listopada ub. roku. Czy nie za dużo więc pomyłek jak na jedną Komisję i tylko jeden protokół?

Mimo wszystko, protokół został przyjęty, potraktowany jako formalny i zatwierdzony. Na jego podstawie kierownicze WGO zrobiono zarzut, że w magazynie znajdują się nadwyżki towarowe — akurat znajdował się w nim także towar przeznaczony na giełdy, a później w Poleceniu Służbowym Nr 14 z dnia 21 lutego br., dyrektora MPK, można było przeczytać... „Zobowiązuje się kierowniczka WGO do udzielenia odpowiedzi na temat stanu realizacji wniosków Komisji Pożarowo-Technicznej, określonych w protokole z dnia 14 listopada ub. roku”. Powinno być (według daty umieszczonej na protokole) z dnia 19 listopada ub. roku. Nawet więc do Polecenia Służbowego przedstawiła się popełnione przez Komisję Pożarową błędy? I jeszcze jedno... żądana w Poleceniu Służbowym odpowiedź, kierowniczką WGO przesłała do Straży Pożarnej MPK już 9 stycznia br.

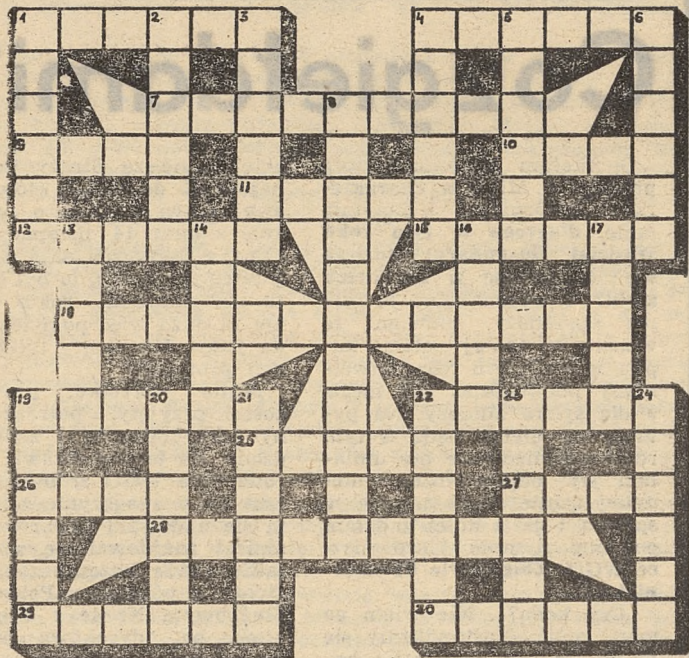
W międzyczasie w sprawie przeprowadzonej w magazynie WGO kontroli, kierowniczka tej jednostki, wysłała dwa pisma: jedno z dnia 8 grudnia ub. roku adresowane do dyrektora przedsiębiorstwa, drugie z dnia 9 stycznia br. do Straży Pożarnej MPK. Oba pozostały bez odpowiedzi.

W Poleceniu Służbowym można również przeczytać: „zobowiązuje się kierowniczka WGO do przestrzegania bezpieczeństwa odległości od punktów świetlnych i grzejników podczas składowania materiałów, odzieży, opakowań itp.”.

Kierowniczka WGO jest rozgoryczona i mówi... „Metalowe regały zostały w magazynach rozniezione w taki właśnie sposób, a nie inny, jeszcze przed oddaniem budynku do użytkowania. Ich odległość od punktów świetlnych, czy grzejników, zaakceptowana została przez byłego inspektora przeciwpożarowego, Adama Matysika”. Z kolei zapytuje... „Dlaczego wzorem BHP, nikt w przedsiębiorstwie nie przeprowadza szkolenia po linii przeciwpożarowej? Nikt również jak dotąd nie zrehabilitował na ten temat żadnej instrukcji. Kto więc powie jaka ma być — w centymetrach — ta bezpieczna odległość?”.

Powróćmy do odpowiedzi, jakiej oczekuje moja znajoma motorniczka... „Czy będą w tym roku organizowane w zakładach giełdy? I co w tej sytuacji ma robić kierowniczka?”. Ani na jedno, ani na drugie z pytań nie podejmuje się dać odpowiedzi, mimo że oba łączy się przecież ze sobą. Bo jakże sprowadzać dla załogi towar, choćby najatrakcyjniejszy i organizować giełdy, kręcąc równocześnie na własną skórę bież. Gdzieś ten towar trzeba przecież przyjąć, przechować... W przepelnionym magazynie? I narazić się na zarzut, że jest w nim nadmierna ilość składowanego towaru? I jeszcze jedna sprawa: czy nikt z tych, którzy akceptowali zarzut komisji nie pomyślał, że od roku 1976, kiedy to oddano magazyny WGO, przybyło w przedsiębiorstwie załogi oraz powiększyła się tabela i asortymenty odzieży i obuwiu?

MARIA BUBACZEWSKA



POZIOMO: 1) Filozof grecki, uczeń Sokratesa. 4) Aksjomat. 7) Sukmana. 9) Przełożony klasztoru. 10) Cienki pręt metalowy. 11) 114 sur. 12) Wstążka. 15) Skrajna deska z pnia drzewa. 18) Wieża pożarowa. 19) Skąpiec. 22) Hodowana w akwarium. 25) Dziesięć instrumentalistów. 26) Trafiła na kamień. 27) Figura w szachach. 28) W starożytnym Rzymie: tytuł zarządzający terenów w Azji Mniejszej. 29) Żywi się padliną. 30) Podstawowe źródło fosforu w przyrodzie.

PIONOWO: 1) Syn Tantala. 2) Oplekacz. 3) Podłużne obniżenie terenu. 4) Blizna, znamie. 5) Kubek. 6) Obracak. 8) Handlarka obozowa towarzysząca wojsku. 13) Pośladki, siedzenie. 14) Nieprzyjemny zapach. 16) Guz zapalny powstający w przebiegu późnej kiły w narządach wewnętrznych. 17) Toruński materiał. 18) Odwrotność funkcji cosinus. 20) Głaz narzutowy. 21) Szukał miliona. 22) Dworzec kolejowy. 23) Łuk ze zwornikiem, wsparty na dwóch podporach. 24) Pozostałość z minionego okresu.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI 6

Poziomo: szef, smak, brat, woda, awionetka, spaw, ssak, karakal, locha, europ, reglamentacja, Wolin, Emden, obrazek, sanga, waza, Machulski, Miło, serw, ręka, knot.

Pionowo: trap, staw, egida, matka, kwas, Odra, unia, archeolog, surowadka, kopa, Karolino, rozmiar, karnisz, lewarek, zwis, Anna, becik, amur, Essen, apis, Amor, wist, zero.

Nagrodę wylosował **Marcin Radoń**. Do odebrania w Redakcji.

Przeproszenie

Bardzo przepraszam Panią **TERESĘ TATAR** za niesłuszne posądzenie wynikające z mojej nieprzemyślanej rozmowy w czasie pracy w dniu 23 marca na sektorze w Mistrzejowicach.

(—) **BOLESŁAW PLANTA**
motorowy nr. st. 549

NA DOBRE ŻYLI SIĘ Z TROLEJBUSAMI

Mieszkańcy Tych żyli się już z trolejbusami, które od 1,5 roku jeżdżą po ulicach ich miasta. Pojazdy te, traktowane początkowo jak egzotyczny nabytek, stały się już nieodłącznym elementem tychich ulic, a do wzrostu ich popularności i użyteczności z pewnością przyczyni się uruchomienie wydłużonej, 12-kilometrowej linii łączącej dworzec kolejowy z miejscowym kombinatem ogrodnictwa. Dotychczasowa, 4-kilometrowa linia kończyła się na śródmieściu, a mieszkańcy dalszych osiedli musieli przesiadać się do autobusów. Ta niedogodność zostanie więc wyeliminowana.

KŁOPOTY MPK W GNIEŹNIE

Przed 1,5 rokiem Zakład Komunikacji Miejskiej w Gnieźnie został wyłączony z ówczesnego WPK w Poznaniu, uzyskując samodzielność. MPK w Gnieźnie obsługuje odtąd 38 linii o długości 211 km, w tym 13 tras podmiejskich. 65 autobusów pokonuje codziennie 14 tys km, przewożąc rocznie ponad 22 mln pasażerów. Podstawowe wskaźniki za 1983 r. wykonano z nadwyżką, ale trudno przewidzieć, jak długo to potrwa, gdyż warunki pracy w bazie obsługującej naprawczej, zaadaptowanej z budynków mieszkalnych, są wręcz fatalne, a mała zajezdnia jest już za ciasna dla „autosanów”. Przewidziana na 35 pojazdów, musi pomieścić

drugie tyle, co stwarza wiele zagrożeń i trudności.

METRO NA EKSPORT

Projektanci budapesztańskiego metra stali się już ekspertami na skalę międzynarodową. Niedawno do pracowni „Uwater” zwrócili się Libijczycy z ofertą, by opracować im projekt szybkiej kolei miejskiej w Trypolisie. Długość linii w tym mieście ma wynieść 70 km, z czego 50 ma przebiegać pod ziemią, przy czym wszystkie urządzenia i konstrukcje muszą być odpor-

ZMIERZCH TRAMWAJU NIE NASTĄPI

Był taki okres, kiedy we Wrocławiu zapowiadano zmiernych tramwaju, ale życie skorygowało takie pomysły. Zbudowano m. in. drugą nitkę torów do Leśnicy, pod koniec ub. roku ruszyły tramwaje na nowym, 2,2-kilometrowym odcinku torów z pętli na Karłowicach do zakładów „Wroclawmet”. Linia ta zostanie wydłużona do zakładów mleczarskich. W planach jest budowa

Kierownik warsztatów zastaje rzemieślnika Kowalskiego na „nienierobieniu”.

— Weźcie się wreszcie do roboty, od pracy jeszcze nikt nie umarł!

— Bardzo możliwe, ale wolalbym nie być pierwszym...

★

Po wieczorku zapoznawczym w Osieczanach, st. referent Kowalski spotyka referenta Malinowskiego:

— Nie wypadło mi się wczoraj pytać, ale kto to jest ta przystojna brunetka, z którą bawiliście się wczoraj cały wieczór?

— To moja druga żona.

— Nie wiedziałem, że się rozwiodłeś...



— Ale skąd! Pierwsza została w domu z dziećmi...

★

Podłuchane w autobusie — kierowca do kolegi, który mu towarzyszy stojąc w drzwiach kabiny „ikarusa”:

— Od dłuższego czasu nurtuje mnie pytanie czy prawdziwy geniusz może być dobrym mężem?

— Niepotrzebnie tracisz czas na myślenie, zapytaj o to moją żonę, na pewno powie ci, że nie wyobraża sobie fatalniejszego męża niż ja...

★

Na pogrzebie zasłużonego pracownika przemawia nad grobem przedstawiciel związków zawodowych. Podniósłszy wszystkie zasługi zmarłego dodaje:

— I taki człowiek zostawił młodą, czterdziestoletnią wdowę...

W tym momencie wdowa szlochając przerywa:

— Trzydziestopięcioletnią!



„Norymberga” na pierwszym „spacerze” — chwila to nader osobiwa, nie więc dziwnego, że pantograf przekłada osobiście kierownik ZNT, inż. Leszek Bieńkowski

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

DLACZEGO ODEBRALIŚMY ZASŁUGI LUDZIOM Z ZNT?

Nie przez złośliwość ani brak rzetelności dziennikarskiej przeniesiśmy współtwórców tramwaju tyrystorowego do ZTH, wymienając ich nazwiska w poprzednim numerze „Sygnałów” („U twórców tramwaju tyrystorowego” — str. 3). Tę rewelacyjną nowinę techniczną demonstrowano nam w trakcie konferencji prasowej na terenie Zajezdni w Nowej Hucie. Oprócz osób z AGH i pana Madrały z ZNT nie podano nam miejsca pracy pozostałych, zaś czytając „honory domu” kierownik Bieńkowski używał sformułowań właściwych gospodarzowi (mam to nagrane na taśmie!), skojarz nie więc dziennikarza nie znajęcego wymienionych mogło być tak, jak to zostało odnotowane. Przywracam więc zasługi ludziom z Zakładu Naprawy Tramwajów — kierownikowi mgr. inż. Leszkowi Bieńkowskiemu i mgr. inż. Józefowi Drelicharzowi, i mimo powyższego usprawiedliwienia serdecznie przepraszam zarówno ich, jak i wszystkich wprowadzonych w błąd.

ZDZISŁAW ZYGM

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



torowisk na ul. Długiej i Nowopopowickiej, którymi tramwaje będą jeździć do osiedla Kozanów. Zamierzenia te wiążą się z koncepcją rekonstrukcji układu komunikacyjnego w zachodnich dzielnicach nadodrzańskich metropolii.

STANĘŁO METRO I AUTOBUSY

Na wezwanie brytyjskiego kongresu związków zawodowych pracownicy transportu publicznego w Londynie zorganizowali 24-godzinny strajk, w związku z „Tygodniem de-

wkrótce przewoźniki, które ułatwią im poruszanie się w największych miastach. Plany stolicy zachodnioeuropejskich zostały opracowane w formie wypukłych, plastikowych plansz formatu gazety, zawierających spisy i oznakowania ulic i ważnych budynków z objaśnieniami tłoczonymi pismem Braille’a. Wprowadzono też dodatkowe symbole oznaczające przystanki komunikacji miejskiej, postoje taksówek, przejścia dla pieszych, parki, schody podziemne i toalety. Z takich przewoźników,

nich seryjnie wozach mają m. in. tyrystorową regulację, pozwalającą na znaczne oszczędności w zużyciu prądu.

TRANSPORT KOLEJOWY I METRO W ZSRR

Transport kolejowy i metro w ZSRR to temat wystawy, która czynna była ostatnio w Domu Radzieckiej Nauki i Kultury w Warszawie. Zaprezentowano m. in. osiągnięcia ZSRR w budowie metra, w tym urządzenia umożliwiające lepszą i szybszą obsługę podróżnych. Pokazano ponadto liczne książki z dziedziny transportu.

PRACE PROJEKTOWE METRA W ŁODZI

Przyspieszono prace projektowe metra w Łodzi. W wojewódzkim biurze programowania i projektowania rozwoju miasta gotowy jest program badań geologicznych. Rozpoczęto także prace nad ustaleniem lokalizacji przystanków i szczegółów trasy, która połączy stare miasto z centrum i południowymi rejonami miasta. W br. ma być również zakończona koncepcja projektu rozwiązań technicznych i ekonomicznych. Opracowanie zlecono „Metroprojektowi” w Warszawie. Powołany został zespół łódzkich fachowców do nadzorowania i koordynowania prac badawczych dla tej ważnej i oczekiwanej inwestycji komunikacyjnej.

(Oprac. I-k)