

Kandydaci z MPK

Chcą podjąć trud współodpowiedzialności

Ostatnie dni przedwyborczej kampanii. W całym kraju trwa druga tura spotkań z kandydatami do gminnych, dzielnicowych, miejskich i wojewódzkich rad narodowych. Wśród kandydatów na radnych Rady Narodowej m. Krakowa i czterech dzielnicowych rad narodowych, znajdują się również pracownicy MPK.

Na radnych Rady Narodowej m. Krakowa kandydują: **MARIAN SZYMAŃSKI** — lat 33, technik budowlany, wiceprzewodniczący ZK ZSMP, **STANISŁAW PLEŃ** — lat 46, kierowca, **BRONISŁAWA RACZEK** — lat 32, pracownik socjalny, **PIOTR KŁAK** — lat 51, mechanik samochodowy, **JAN MACIUSZEK** — lat 45, motornicz, **MARIA BURATOWSKA** — lat 37, prawnik, **LUDWIK NOGAŁSKI** — lat

48, kierowca, **RYSZARD SALAWA** — lat 29, motornicz, **JÓZEF PĄTKO** — lat 44, st. mistrz ślusarz.

Na radnych Dzielnicowej Rady Narodowej Kraków — Śródmieście: **LESZEK JAWORSKI** — lat 38, kierowca, **LESZEK RUMIAN** — lat 47, kierowca, **ZAB. ADAM ZYZMAN** — lat 29, rzecznik prasowy, **WOJCIECH SOSIŃSKI** — lat 38, kierowca, **WIESŁAW KASPERCZYK** — lat 23, elektromonter, **WOJCIECH KORONA** — lat 29, technik dyspozytor, **BOGDAN TURLEJ** — lat 36, starszy mistrz.

Na radnych Dzielnicowej Rady Narodowej Kraków — Nowa Huta: **JÓZEF CIURUŚ** — lat 40, kierowca, **BOGUMIŁA ZIEBACZ** — lat 54, pracownik umysłowy.

Na radnych Dzielnicowej



W WYBORACH DO RAD NARODOWYCH DAJMY DOWÓD POSTAWY PATRIOTYCZNEJ, KTÓRA JEST RĘKOJMIĄ TRWAŁOŚCI GRANIC PRL I BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA

Z DEKLARACJI WYBORCZEJ
PATRIOTYCZNEGO RUCHU
ODRODZENIA NARODOWEGO

Rady Narodowej Kraków — Krowodrza: **BARBARA BOCHENEK** — lat 34, ekonomista, **JÓZEF PĄTKO** — lat 44, st. mistrz ślusarz, **ANDRZEJ KUCHARZYK** — lat 31, motornicz, **STANISŁAW PLEŃ** — lat 47, kierowca.

Na radnych Dzielnicowej Rady Narodowej Kraków — Podgórze: **JAN MACIUSZEK** — lat 45, motornicz, **JÓZEF WRÓBEL** — lat 34, mechanik samochodowy, **MARIA BURATOWSKA** — lat 38, prawnik.

JAN PIOTROWSKI — lat 51, motornicz, **LESZEK BIENKOWSKI** — lat 33, inżynier elektryk, **JANUSZ ŚWIEBODZIŃSKI** — lat 24, samodzielny referent, **MIECZYSLAW SASIADEK** — lat 43, technik, **MAREK KOWALSKI** — lat 26, technik, **RYSZARD SALAWA** — lat 29, motornicz, **BRONISŁAWA RACZEK** — lat 32, pracownik socjalny, **LUDWIK NOGAŁSKI** — lat 46, kierowca.

Jest ich spora grupa i trud-

no było nam z uwagi na ograniczoną ilość miejsca w gazecie, ze wszystkimi przeprowadzić wywiady. Wybraliśmy więc przedstawicieli typowych dla naszego przedsiębiorstwa zawodowo, ludzi starszych i młodych, a także kandydujących do władz miasta i wszystkich jego dzielnic. Pytaliśmy, jakimi głównie sprawami chciałoby się zająć jeżeli zostaną wybrani na radnych. Ich wypowiedzi zamieszczamy na str. 4 i 5.

Plac 84

Bilans zmian i perspektywy

Dość szeroko opisywaliśmy zmiany placowe, powstałe na podstawie zarządzenia nr 2 dyrektora — spłaszczenia i likwidację niektórych siatek plac, wprowadzenia normatywnych placowych dla prowadzących pojazdy oraz akcję przeszerzegowań pracowników. Podkreślaliśmy wówczas, iż przyjęte wtedy zasady, opierające się na dotychczasowych przepisach (a więc głównie na Uchwale 135 Rady Ministrów i układzie zbiorowym) są otwarte na wszelkie możliwe zgodne z tymi przepisami rozwiązania i propozycje motywacyjne. Zarządzenie wręcz obowiązywało niektóre zakłady

do złożenia i wdrożenia takich rozwiązań. Ponieważ nadal obowiązuje zasada, że trzeba się mieścić w wszelkich innowacjach w ramach uzyskanych środków na wynagrodzenia, niektórzy podeszli do tego zagadnienia zbyt asekurancko. Na ich obronę trzeba jednak wspomnieć, że w sytuacji, gdy nie były znane wskaźniki i sposoby naliczania odpisu na PFAZ, dzielono te środki zakładem bardzo ostrożnie, zwiększając je stopniowo 25 lutego i 10 maja. W drugim przypadku oparto się na nieoficjalnej informacji, że mamy 17% zwolnień od PFAZ i że chyba będziemy go obli-

czać od średniego wynagrodzenia. To „chyba” zamieniło się w pewność dopiero dwa tygodnie później! Nie zamierzamy zbytnio komentować opieszałości Centrum, które wyznacza do końca reguły gry tak dużemu przedsiębiorstwu jak nasze w III dekadzie maja, pokazujemy tylko fakt, że taka postawa uniemożliwiła wejście z wieloma tematami placowymi.

Po ustaleniu 10 maja ostatecznego, górnego pułapu środków na wynagrodzenia (uwzględniającego 60 mln zł na PFAZ!), dla poszczególnych pionów zakładów to (Dokończenie na str. 6)

1 czerwca br. gościliśmy w Przedsiębiorstwie przedstawicieli Zarządu Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Podczas tego zebrania omówiono przyjęcie planu działalności przedsiębiorstwa na rok bieżący. Ocena za ub. rok przedstawiona przez dyrektora J. Marczewskiego była wysoka, zgodna zresztą z osiągniętymi wynikami. Na naradzie mówiono także o kłopotach

przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Krajobraz naszych miejskich ulic zmienił się z jeliczowsko-berlietowskiego na ikarusowy. W ślad za tym w małym stopniu czy też w zbyt powolnym były przedstawiane możliwości przedsiębiorstw remontujących. Dziś potrzeba miejsc na remonty kapitalne 1400 ikarusów, a miejsca jest na 400. Ta dysproporcja będzie się powiększać, tabor jest bowiem z

Zrzeszenie wysoko nas ceni

tach, jakie mamy codziennie w pracy. Przedsiębiorstwo praktycznie wykorzystano już techniczne możliwości dynamiki wzrostu zadań w latach przyszłych. Teraz będą musiały iść wysiłki, by poprawić jakość. Bardzo ważnym czynnikiem stanowiącym o jakości pracy jest załoga. Aczkolwiek generalnego krachu z zatrudnieniem u nas nie ma, to jednak w niektórych grupach zawodowych są dość duże braki. Narastającym problemem od paru lat jest brak motorniczych. Coraz trudniej jest nam na rynku pracy konkurować chociażby z HiL, gdzie pracownicy mają większą możliwość zarobku. To prawda, że o zarobkach w MPK krążą legendy. Jest w tym dużo prawdy, tylko że tego nie zarabia się w ciągu 8 godzin pracy. Kierowcy i motorniczowie pracują dzień po 10, 12 godz. Dlatego w przedsiębiorstwie większy nacisk kładzie się na stabilizację załogi, a nie na jej nabór. Czynniki ludzkie to sprawa ważna, ale nie jedyna.

Zawsze w zasadzie były kłopoty z remontami kapitalnymi lokowanymi na zewnątrz przedsiębiorstwa. Ta sprawa komplikuje się coraz bardziej. Zmieniła się struktura taboru

roku na rok coraz starszy. Dziś już w pracy nie przeszkadzają braki w częściach zamiennych, chociaż nie znaczy, że zniknęły one na dobre, już naszej pracy nie limitują.

Po ostatnich podwyżkach cen znowu skomplikowała się sytuacja placowa. Istniejące przepisy nie wystarczają, by w pełni opłacać dobrą pracę, a przecież takie były i są nasze założenia. W obecnej sytuacji nie ma za wiele możliwości, by zmniejszyć dysproporcje w zatrudnieniu ruchu i zaplecza, a to musi się stać, jeżeli będziemy chcieli utrzymać fachowców. Wprawdzie 40 tys. zł rocznie na pracownika w sferze tzw. poza-placowej to nie tak mało (działalność socjalno-bytowa), ale nie można na tym polegać. Duże nadzieje na przywiązanie i stabilizację załogi wiązano z eksportem do pracy za granicę. Niestety, mimo podpisanych umów i zobowiązań, mimo iż wytypowani pracownicy mają paszporty, nie się na tym odcinku nie dzieje. Jesteśmy pomijani.

Tematem bumerangiem są dla nas pętle nawrotne i końcówki szczególnie w nowych osiedlach. Problem tym bardziej palący, że nowe osiedla (Dokończenie na str. 2)

45 lat dla MPK



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Kiedy w marcu 1940 r. 20-letni **STANISŁAW STĘPAK** przyszedł do pracy do Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej, nie zdawał sobie sprawy, że jego związek z tym przedsiębiorstwem będzie trwał tak długo. Do pracy, mimo choroby, zmusiły go warunki okupaacyjne. Ojciec, pracownik KMKE pomógł — KMKE dawała jakąś gwarancję bezpiecznego przetrwania.

Od czego zaczął? Wraz z innymi budował linię tramwajową do Bronowic. Później jako ślusarz pracował przy naprawie tramwajów, cały czas na nocej zmianie w warsztatach przy ul. Wawrzyńca. Wtedy to pomagali ludziom w ucieczce ze szkoły przy Wąskiej. Niemcy zwozili tam aresztowanych, by potem ich „posegregować wg przydatności” Tych,

(Ciąg dalszy na str. 7)

Okazuje się, że dla wykonawców naszej inwestycji przy Łokietka, 1 mld zł to drobniak, o tyle bowiem skorygowano wstępny kosztorys prac i, miast pierwotnej kwoty 1.300 mln zł, wynosi już 2.300 mln zł. Trzeba zaznaczyć, iż nie jest to spowodowane powiększeniem zakresu prac.

Jak wykazały kontrole ZNR, aż 34 proc. kierowców nie zna zażądań dyrektora o obowiązku wypełniania kart drogowych. Może nie byłoby to od biedy tragedią, gdyby mimo wszystkich kart były wypełniane. Niestety, jest z tym tak samo jak ze znajomością wspomnianego zarządzenia.

Chyba jednak za wcześnie cieszyliśmy się w „15 dniach” z regularnych jazd „104”. Tak myślałam do 3 czerwca, do godz. 15.00. Oj, chyba jestem malkontentką, bo jak wytłumaczyć moje narzekania, skoro już na Kamińskiego częściej widzę teje linie była imponująca? Zgodnie, jeden z drugim sunęły sobie 21028 i 21177, obydwa linie „104”.

Ostatnio praca w budynkach przy Wawrzyńca i Dajwórce wzbogacana jest o element rozrywkowy. Takowej udzielają bowiem zadomowione na dobre... szczyry. Zupewnie nie mają natomiast dla tej symbiozy zrozumienia (zgodnego i korzystnego współżycia pracowników ze światem zwierząt) panie. Często, gęsto, na widok tych „sympatycznych” gryzoni podnoszą wrzaski. Wszelkie monity, by zrobić generalne odszczurzenie nie przynoszą skutku. Póki co, pracownicy uszczadzają polowania. Są już pierwsze rekordy, na jednej zmianie udało się ułuczyć aż 7 szczurów. Brzr.



Zanosi się niebawem na ogólną zabawę w zgadywanego, gdzie też dany tramwaj dojedzie dzisiaj? Do trawających już prac przy torowisku w ul. Kamiennej dołączy niebawem remont metodą węgierską w ulicy Pstrowskiego. Niewątpliwie obydwa remonty bardzo potrzebne, ale prowadzone jednocześnie na tak ważnych ciągach komunikacyjnych, wprowadzą trochę zamieszania. Mniejsza już o turystów, bo ci, powiedzmy, mają trochę czasu i pozwiedzą pieśno, ale dojeżdżającym do pracy życia to raczej nie umili.

Od 4 maja rozpoczęło, przy pomocy specjalistów z AGH i PK, kolejny etap eksperymentu na linii 333, tak zwanego sterowania dyspersyjnego.

Nie tak dawno skończono remont i adaptację pomieszczeń Głównej Dyspozytorni. Okazuje się, że potrzebny jest natychmiast remont całego budynku przy Wawrzyńca 15, bo nie wytrzymują stropy. Oby nie okazało się po remoncie stropów, iż nie wykonano ekspertyzy fundamentów i te także nie wytrzymują.

Zarząd Ogródków Działkowych ma nowego prezesa. Został nim wybrany Stanisław Szymański.

Pracownicy wartowni ze smianą „B” II posterunku z Nowej Huty, dziękują za naszym pośrednictwem panu Edmundowi Sierańskiemu za zaistalowanie im na tejże wartowni wody. Praca była wykonana w czynie społecznym.

Oj, będzie to będzie kopanie. 16 czerwca, kobieca reprezentacja z „Telpodu” rozegra mecz piłki nożnej z reprezentacją męską MPK. Ciekawe kto komu dokopie.

W ZAB od początku roku uzyskano oszczędności na jednej średniej płacy aż 1600 zł. Tajemnica tkwi w dobrym zatrudnieniu i braku pracy w godzinach nadliczbowych.

W przychodni zakładowej trwa eksperyment. Wprowadzono system motywacyjny dla... lekarzy.

(F.S.)

Plenum Dzielnicowej Rady PRON w Podgórzu

25 maja br., odbyło się w świetlicy biurowa MPK przy ulicy Brożka 3, Plenum Dzielnicowej Rady PRON w Podgórzu z udziałem kandydatów na radnych do Dzielnicowej Rady Narodowej. Obrady Plenum prowadził przewodniczący Rady Dzielnicowej PRON Podgórze — Zdzisław Zgud, a uczestniczyli w nim między innymi: I sekretarz KD PZPR Jan Kozak, przewodniczący Dzielnicowych Komitetów ZSL — Józef Wójcik, i SD — Tytus Kurzawiński oraz zastępca naczelnika Dzielnic — Henryk Bątkiewicz.

Zebrani poinformowani zostali o przebiegu zakończonej tury spotkań konsultacyjnych i zapoznani z programem wyborczym Rady Dzielnicowej PRON w Podgórzu, największej terytorialnie dzielnicy Krakowa o obszarze 130,5 km kwadratowych, której liczba mieszkańców wynosi 186 tysięcy. Jest to dzielnica wieloletnich tradycji przemysłowych, a niektóre z zakładów znane

są nie tylko w całym kraju, ale również poza jego granicami. Dynamicznie rozwija się tu budownictwo mieszkaniowe. Ukończono budowę szeregu osiedli — Prokocim Nowy, Cegielińskie, Wola Duchacka, Wschód, Piaski Wielkie i Bieżanów Nowy. W budowie znajdują się — Wola Duchacka Zachód i Kurdwanów, a w planach na najbliższą przyszłość — Ruczaj, Rząka, Skotniki. Podgórze posiada blisko 8 tysięcy hektarów terenów uprawnych.

Przedstawiony program, obejmuje węzłowe zadania rozwoju Dzielnicy na lata 1984 do 1987. Przewidywana jest między innymi intensyfikacja budownictwa mieszkaniowego, którego realizacja wymaga równoległej i znacznej rozbudowy sieci podstawowych urządzeń komunalnych — między innymi oddanie w 1985 roku do użytku kolejnego ujęcia wody na Rabie, rozbudowy Elektrociepłowni w

Legu i przebudowy Elektrowni w Skawinie, która ma zasilić w ciepło nowe budujące się osiedla mieszkaniowe na terenie Zaborza, Ruczaju i Skotnik. System komunikacyjny Dzielnicy wymaga stałych usprawnień, bowiem główne arterie przelotowe są obecnie w godzinach szczytowych obciążone do granic ich przelotowości. Zakończenie modernizacji ulic Wielickiej i Nowopłaszowskiej, przewidziane jest w 1985 roku. Przebudowany zostanie ciąg ulic Limanowskiego i Pstrowskiego. W latach 1984 do 1987, zmodernizowane ulice Karpacka — Morawińskiego i Dworcowa, również przebudowa ulicy Fredry. Poza budową arterii komunikacyjnych, konieczna jest budowa węzłów komunikacyjnych Telewizyjna — Płaszowska oraz Wielicka — Kamińskiego — Nowosądecka, a ponadto nowej linii tramwajowej do Woli Duchackiej i Kurdwanowa oraz Piasków Wielkich.

Przedstawiono również program inwestycyjny Dzielnicy w zakresie budowy obiektów dla oświaty i wychowania, nowych osiedli Podgórze, potrzeby w zakresie ochrony zdrowia i opieki społecznej, koncepcję docelowego rozwoju urządzeń uzdrowiskowych Swoszowicach, Matecznym, Swożowicach, a także remontu szpitala w Kobierzynie.

Program obejmuje także wszystkie sprawy związane rozwojem kultury w Dzielnicy, zwiększeniem produkcji rolnej i zwierzęcej, wzrostem liczby placówek handlowo-usługowych w nowych osiedlach mieszkaniowych, ochronie środowiska — realizację zakładów i bieżących inwestycji w tym zakresie, oraz upowszechnienie sportu szczególnie młodzieży.

Wspólny dzielnicowy program wyborczy, został jednomyślnie poparty i przyjęty przez członków Rady Dzielnicowej PRON jak i kandydatów na radnych. (M.B.)

Czy opłaca się przekraczać plan?

MPK jako jedyne spośród przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, reformę gospodarczą rozpoczęło między innymi od podpisania umowy „kupna — sprzedaży” z miastem. Kilkakrotnie już o tym pisałam, przypomnę więc tylko, iż największą korzyścią tej umowy była jasna sytuacja finansowa przedsiębiorstwa od samego początku roku. Nie znaczy to oczywiście, iż dostajemy tyle ile udało nam się „wytargować”. Miasto płaci za ściśle wyliczone i wyjeżdżone wokozkilometry. Dzięki możliwościom technicznym, wzorem lat ubiegłych, tegoroczny plan zakładał znaczną dynamikę wzrostu zadań. W komunikacji autobusowej plan zakładał przyrost oddawanych wozów do ruchu średnio dziennie o 38 w stosunku do planu ubiegłorocznego i wynosić miał 482 wozy w ruchu. W pierwszych czterech miesiącach br. średnio tyle właśnie autobusów jeździło. Zresztą trasej autobusowa przekroczyła praktycznie wszystkie wskaźniki wyliczone w planie. Mimo iż w ostatnim czasie powraca się (na szczęście) do stałych obsad w autobusach, wskaźnik wykorzystania taboru poprawiono z 70,8 na 71,8. Przekroczono oczywiście także wokozkilometry o 1 mln 105 tys. Duży wpływ na to przekroczenie wskaźnika miał fakt obniżenia wskaźnika zjazdów z przyczyn technicznych i to aż o 711 tys. kilometrów zarówno w stosunku do planu jak też w stosunku do wykonania roku ubiegłego.

Nieco gorzej wygląda sytuacja w trakcji tramwajowej. Ze względu na duży procent starego taboru nadającego się właśnie do kasacji (około 43 proc. wozów tramwajowych ma ponad 25 lat) założono w planie mniej niż w roku ubiegłym oddawanych wozów do ruchu o 11,7 co musiałoby zmniejszyć także wokozkilometry o 1 mln kilometrów, ale tak zakładał plan w stosunku do roku 1983. Mimo to zmniejszono także i tu wskaźnik zjazdów o ponad 50 proc. i na planowanych 603 wykonano 289, jest to także mniej niż wykonanie roku ubiegłego.

W porównaniach tych liczb zastanawia mnie jedno — czy aby nasze planowanie jest prawidłowe. Moim zdaniem jest tu chyba trochę asekurancja. Fakt, że mogła być ostrzejsza zima, że jeszcze może być ciężki czwarty kwartał, ale przekraczanie wskaźników planowych o 50 proc. i więcej w niektórych przypadkach prawidłowe chyba nie jest. Rzeczywistość dnia dzisiejszego jest taka, iż nie opłaca się zadań przekraczać i, o ironio, nie opłaca więcej kilometrów dawać miastu, płacone mamy bowiem za tyle ile zaplanowaliśmy. Tym samym wyjeżdżonych więcej niż opłaconych kilometrów bardzo podraża nam koszty. Jeżeli w trakcji autobusowej koszt jednego kilometra wynosi 77,68, a w trakcji tramwajowej 55,65 zł, to każdy następny kilometr przejechany ponad plan, a więc nie zapłacony teoretycznie o tyleż podraża nasze koszty. Oczywiście, te kwoty nie są dokładnie takie jak podałam wyżej, bo niektóre są stałe i nie rosną proporcjonalnie, ale tak z grubsza biorąc przekroczone wokozkilometry czterech miesięcy kosztowały nas około 30 mln zł. Czy nie bardziej więc opłaca nam się tworzyć realne plany? Aktualnie mamy taką sytuację, że mogłoby być w ruchu 500, 520 autobusów i mamy kłopoty z otrzymaniem na to środków.

No cóż, zmieniła się jednak sytuacja diametralnie, kiedyś opłacało się mniej planować i plany przekraczać, dziś opłaca się dobrze planować i zgodnie z planem pracować.

F. SERWIN

(Dokończenie ze str. 1)

trzeba obsługiwać autobusami przegubowymi, a te gdzieś muszą nawracać, gdzieś ta linia musi się przeczyć kończyć. Tymczasem mamy i takie kwiatki, iż oznajmia nam się, że budowa linii tramwajowych do nowego osiedla zostaje skreślona z realizacji, o zjawia nam się, że będziemy tam jeździć autobusami i koniec. O to, czy będzie to technicznie możliwe (czy będą ulice), nikt się nie pyta. Od lat przedsiębiorstwo dobija się, by przed zatwierdzeniem planów budów nowych osiedli mieć wpływ na rozwiązanie komunikacyjne. Jak dotąd, nikt oprócz MPK, a potem mieszkańców, którzy się tam wprowadzą, nie widzi takiej potrzeby. Prawdziwą zmorą są naciski na otwiera-

Wysoko nas cenią

nie nowych linii poza obszarem miejskim. Nie możemy tego robić, bo trzeba by wtedy pogorszyć komunikację w mieście. Nie znaczy to wcale, że tam nie ma mowy o poprawie komunikacji, ale są do tego powołane specjalistyczne przedsiębiorstwa. Pilnym problemem są mieszkania dla załogi. Ruszyły wprawdzie prace w budownictwie zakładowym, ale efekty będą dopiero za parę lat, a już dziś czeka na przydział 758 właścicieli podał o mieszkania. Kolejnym — wykonawcy naszych inwestycji. Dużo tu obiecywaliśmy sobie po wprowadzeniu reformy.

Niestety, oczekiwania się nie spełniły. Jeżeli już nawet znajdźmy wykonawcę, to podpisuje on umowę, gdy my zagwarantujemy materiały. Ostatnio, nawet ci, co już umowy podpisali, wycofują się z nich, bo rusza kolejny etap budowy Huty „Katowice”. Ci, którzy pozrywali umowy nie będą nawet obciążani karami, a to już czysty rozbój. Wszystko trzeba załatwiać układami, gdzie więc te mechanizmy reformy? Zaczynają już być kłopoty w swobodnym dysponowaniu zyskiem. Mówi się, że jeżeli wpływy będą większe to obetnie się dotacje, a przecież zysk w swych za-

W Domu Tramwajarzy odbyła się uroczystość z okazji obchodzonego jak co roku w tym okresie Dnia Działacza Kultury Święta tych, którzy albo z racji wykonywanego zawodu albo z umiłowania, prowadzą działalność związaną z kulturą. Przybył więc na nią pracownicy Działu Kultury, Sportu i Turystyki oraz działacze kultury ze wszystkich jednostek organizacyjnych MPK. Gościł wśród nich kolektyw kierowniczy i społeczno-polityczny przedsiębiorstwa.

Uroczystość ta rozpoczęła się występowaniem piosenkarza studentki go Zbigniewa Książka.

Zastępca dyrektora ds. osobowych Stanisław Kostro, serdecznie podziękował wszystkim, którzy jak powiedział, na co dzień przeżyli rok, w trudnych nieraz warunkach i sytuacjach, działając w dziedzinie kultury. Są jej nośnikami. Mówił również o zwiększeniu funduszy w przedsiębiorstwie, zarówno na działalność kulturalną, jak i sportową w przeciwieństwie do spadku w ogóle możliwości finansowych w tym zakresie. Szczególne podziękowanie skierował do tych osób, które „zdobywają” dla załogi książki. Dodał, że wielu pracowników MPK potrzebuje właśnie takiej pomocy, zresztą nie tylko w zakresie zakupu książek, ale również biletów do kina czy na ciekawe imprezy. Kończąc dodał, że jest potrzeba

Dzień Działacza Kultury

poszerzania takiej działalności, bowiem kultura potrzebna jest wraz z chlebem i innymi podstawowymi do życia środkami.

Nastąpił teraz moment wręczenia odznaczeń. Najwyższe, resortowe — Odznakę Zasłużonego Działacza Kultury, otrzymał kierownik artystyczny zespołu „Pantograf” — Jerzy Seweryn. Nagrodę pieniężną dyrektora Wydziału Kultury i Sztuki Urzędu Miasta Krakowa Tadeusza Prokopiuka — za całokształt działalności w dziedzinie kultury — Czesław Dylowicz, dyrygent i kompozytor Zakładowej Orkiestry Dętej — Alojzy Thomys, kierownik autobusowy, twórca ogólnopolskiej akcji „Trza mieć serce” — Mieczysław Piątek oraz kierowniczka Działu Kultury, Sportu i Turystyki — Alina Sowińska. Szereg osób zawodowo i społecznie działających w dziedzinie kultury, otrzymało nagrody pieniężne i książkowe z przedsiębiorstwa. Uroczystość z okazji Dnia Działacza Kultury zaszczyli swoją obecnością między innymi dyrektor naczelny MPK. W imieniu uhonorowanych i własnym głosem zabrał Czesław Dylowicz. W serdecznych słowach podziękował za pamięć i wyróżnienie. Równocześnie poinformował, że część otrzymanej nagrody przekaże na fundusz odnowy zabytków Krakowa.

Głos zabrała jeszcze kierowniczka Działu Kultury, Sportu i Turystyki. Mówiła o specyficznej pracy działacza kultury, o brzoźnie jej załozach MPK, o docieraniu pracowników Działu do każdego jej członka, o tym również, że nie przeżył się model działacza kultury w naszym kraju.

Spotkania z okazji Dnia Działacza Kultury w MPK, stały się już dobrą tradycją, a frekwencja na nich świadczy o powiększaniu się rokrocznie kręgu ludzi, którzy w tym zakresie działają.

Dodać nam jeszcze należy, że w sali Klubu Zakładowego MPK w której uroczystość się odbywała, trwa aktualnie wystawa akwarel — miniaturki pani Joanny Kwiatkowskiej. O malarsce tej pisałyśmy w numerze 8 „Sygnałów MPK” z br. (M.B.)

łożeniach, uczciwie zapracowany musi być motywacją do pracy.

I tak dalej, i tak dalej. Mogłabym tu jeszcze długo wyliczać. Nie o to jednak chodzi. Mimo takiej złożoności problemów przedsiębiorstwo realizuje swoje zadania dobrze i coraz lepiej. Mówiono o tym na teście ocenie, świadczą o tym opinie Rad Samorządów Mieszkańców. Ocena jest wysoka. Wysoko także został oceniony wkład pracy dyrektora Tadeusza Trzmiela i to zarówno w pracy zawodowej jak i społecznej na terenie Krakowa i kraju. Wprawdzie dyrektor powiedział, że ta ocena nie byłaby tak wysoka, gdyby nie wysiłki całego kolektywu i załogi, ale że przykład idzie z góry — to prawdziwie. FILOMENA SERWIN

Nie samym kotлетem... czyli skąd się bierze papu

FILOMENA SERWIN

Do napisania tego tekstu skłoniły mnie właściwie dwie sprawy: jedna to opinie konsumentów o jakości naszych obiadów w zakładowej stołówce i druga: brak od pewnego czasu w bufetach zakładowych flaków na surowo, wątróbki, nóżek wieprzowych. Opinie konsumentów są zgodne co do jednego, obiady w stołówce są smaczne, czysto podane, czysto i w samej stołówce, czysto na zapleczu. Jedna z pań powiedziała mi wręcz: „proszę pani, jest bardzo dobrze, czego można wymagać za kilogram oddanej kartki i 1200 zł. przy dzisiejszych cenach? Przecież za te pieniądze nie opłaca mi się w domu nawet garów myć, najważniejsze, że jest smacznie”. Były też inne głosy narzekające iż w stołówce podają ciągle mielone. Prawda, że jest to w różnych odmianach a więc befszyk, rumszyk, górski, ale mielone. Niech by to były nawet małe kawałeczki mięsa ale w czystej postaci. Zbyt często zdaniem moich rozmówców podawane są na przystawki mrożonki w postaci fasoli szparagowej. Konserwowa fasolka szparagowa, mimo iż jest cięta, powinna być jeszcze obrana z twardych włókien bocznych, niestety w żywieniu zbiorowym nie jest to możliwe, to zajęcie jest bowiem bardzo pracochłonne. Moje rozmówczynie wołałyby jeść więcej jarzyn i warzyw w postaci surowej, ot chociażby sałaty. Bardzo natomiast chwaliły sobie pierogi ruskie, naleśniki, ale nie były zorientowane dlaczego raz są 3 naleśniki raz tylko 2, raz 6 innym razem 8 pierogów. Wyborne są według moich rozmówczyń sosy, urozmaicone i smaczne zupy, gdybyż nie to mielone.

Tyle konsumenckich opinii. Sięgnijmy do dokumentacji. Stołówka przy ul. Brodka prowadzona jest przez PSS-Spolem. PSS zaopatruje więc stołówkę we wszystkie potrzebne do produkcji obiadów towary. Pracownikom z kartek żywnościowych wycina się kilogram mięsa z kością i w zasadzie jest to cała pula mięsna przeznaczona na obiady. W zasadzie bo stołówka wspomaganą jest także podrobami na przykład wątróbką. Średnio z podrobami przypada na jednego konsumenta około 2 kilogramów mięsa i podrobów. No i tu właśnie tkwi sedno owych niezadowolonych miłośników. Co bowiem można zrobić z mięsa tak zwanego z kością, że o tłuszczu już nie wspomnę? W miesiącu maju na 22 wydane obiady 6 razy było owo mielone, ale 18 razy był obiad mięsny i półmięsny do jakich zalicza się fasolkę po bretońsku

czy bigos i flaki. Z mrożonek faktycznie korzysta się dość często, ale... ile kosztują świeże warzywa i jarzyny wyjaśnić nie muszę. Właśnie teraz jest to chyba najgorszy okres, bo deprecjuje, że na rynku ich nie brakuje po jakiejś jednak cenie? Obiad musi się zmieścić w 60 zł, a gdy jest na przykład schabowy kosztuje to wraz z zupą i dodatkami 80 zł. Zrozumiałe więc jest, że musi to być „odbite” w inne dni. Dostawy do stołówki są dwa razy w tygodniu i nie ma możliwości podawać więcej razy np. sałaty, bo to produkt nietrwały i długo przechowywać nie można. Jest więc jak jest. Smaczne pierogi ruskie, owszem, można by robić często ale... Stołówka wydaje średnio dziennie około 340 obiadów abonamentowych i około 50 w wolnej sprzedaży. Dodatkowo wydanych jest około 500 porcji garmaze-ryjnych śniadaniowych rozwożonych następnie na nasze bufety. To wszystko robi... 6 osób personelu. Do tego zatrudnionych jest 2 osoby na etatach umysłowych — kierowniczka stołówki i magazynier. W okresie jesienno zimowym w stołówce przygotowywane są także zupy regeneracyjne. By temu podolać panie musiały rozpoczynać pracę o 4. by móc przygotować na 8 posiłki i potem zabierać się do obiadu, a potem znów posiłki regeneracyjne na popołudnie i noc. W tym okresie personel kuchenny wspomagany jest dodatkowymi siłami przy myciu garnków. Jak już pisałam surowce na obiady zabezpiecza PSS natomiast garmaze-żerka robiona jest z odrębnej puli MPK-owskiej tak zwanej, którą kupujemy bezpośrednio z rzeźni miejskiej krakowskiej wspomaganą wydatnie przez zakłady tego typu z Czernichowa. To powinno być wszystko.

Powinno, ale nie byłoby naszej polskiej rzeczywistości gdyby nie było... darów. A jakże, był takowy. Otrzymała go nasza załoga z Norymbergi od zakładów, dla których remontowali „zeppelin”. Przebywająca w naszym przedsiębiorstwie delegacja gdzieś chyba w lutym przekazała 16 kilogramów grochu i 5 kilogramów ryżu. Dyrektor do spraw załogi miała nie lada dylemat podziału tych darów. Byłam świadkiem gdy wtaszczone pudło do jej gabinetu i jej zażenowanie z naszej „biedy”. Ostatecznie dar przekazano do stołówki i część zużyto do zup

regeneracyjnych, a z części ugotowano strażakom z okazji ich święta grochówkę. I pomyśleć, że my mamy dylemat schabowy czy mielony?

Wracając jednak do stołówekowej codzienności były tam i dni „rozrywkowe”. W momencie przeprowadzenia się na ul. Rzemieślniczą Zakładu Torów od godz. 13.30 w stołówce brakowało wody. Był to najgorszy z możliwych terminów jeżeli w stołówce można mówić w ogóle o braku ciepłej wody. W stołówce akurat wtedy zaczynało myć termosy po dopołudniowych posiłkach regeneracyjnych, termosy musiały być wyparzone, co oczywiście. Podobno ta sytuacja już się nie powtórzy, tylko że znów mają być oddane budynki Zakładów Sieci i Transportu, pobór ciepłej wody zwiększy się, oby pomyślano i o tym wcześniej.

Przedsiębiorstwo z tytułu posiadania, czy też utrzymania stołówki ponosi koszty typu amortyzacji 335 tys. zł, zużycie przedmiotów nietrwałych 70 tys. zł, inne wydatki typu np. serwetki 100 tys. zł, remonty i konserwacje 150 tys. zł, pralnia i transport 1 mln. 700 tys. zł. Dochodzi do tego jeszcze gaz i światło i wszystko to ogółem wraz z dopłatą 5 zł, do każdego obiadu wynosi 4 mln. zł. Nie jest to kwota znaczna w wydatkach socjalnych i bytowych Przedsiębiorstwa, gdy jednak weźmie się pod uwagę liczbę osób korzystających ze stołówki (około 370, 390 osób bez posiłków regeneracyjnych i garmaze-żerki) to jednak bardzo dużo.

Bardzo wysoka jest ocena samej kierowniczki stołówki wśród kierownictwa Przedsiębiorstwa. Zaznacza się wzorowe utrzymanie czystości, dokumentacja prowadzona jest na bieżąco i starannie wyprowadzana w każdy dzień i z obowiązującymi podpisami np. Komisji Stołówekowej. Robi wiele rzeczy nie należących w zasadzie do niej, ot chociażby suszenie jesienią warzyw i jarzyn. Kierowniczka nie uznaje 8 godz. pracy, kończy ją, gdy wszystko jest w porządku.

Inna działalność, że tak powiem kulinarna w naszym przedsiębiorstwie to bufety. Można często w nich kupić fasolkę, bigos, flaki, galaretkę, wątróbkę, szynkę, befszytki, do niedawna sałatkę jarzynową. Jest także wędliną reglamentowana, podroby, czasem kanapki z wędliną... bez reglamentacji. Cała

garmaze-żerka przygotowywana jest przez stołówki (mamy ich dwie, od niedawna także na Woli). Właściwie nie ma większych problemów z dostawą według rozdzielnika przysyłanego nam przez Wydział Handlu, wędlin i podrobów. Jak już pisałam, jesteśmy też wspomagani przez Czernichów. Oczywiście nie dzieje się tak samo z siecią. Z naczelnikiem gminy w Czernichowie została podpisana umowa. My daliśmy komunikację, czasami coś wydrukujemy w naszej poligrafii i mamy stamtąd właśnie wędliny, wody gazowane i mineralizowane, jesienią ziemniaki. Kontakt jest stały, praktycznie nie ma dwóch tygodni by nie było rozmowy chociażby telefonicznej. Jest natomiast problem z wędlinami lepszymi gatunkowo z tak zwanymi cienkimi i wędzonkami, zapotrzebowanie na nie jest bowiem ogromne, ale za to czasem trafi nam się kanapka z wędliną bez kartek bo gorsze gatunki wędlin mają krótki okres gwarancji. Nie cieszą się dużym popytem, więc tuż przed upływem gwarancji zwalnia je się ze sprzedaży kartkowej właśnie na kanapki. Niestety nie będzie już sprzedaży cieszącej się takim powodzeniem surowych podrobów w bufetach (flaki, wątróbka, nogi, serca). Zgodnie z umową z Wydziałem Handlu taka sprzedaż miała być prowadzona tylko do momentu otwarcia stołówki na Woli, gdyż nie było wtedy możliwości przetwarzania i sprzedawania we wszystkich bufetach w stanie gorącym. Pismem z 14 maja br. Urząd Miasta Wydział Handlu w związku z pismem pokontrolnym PIH zabrania naszemu przedsiębiorstwu sprzedaży tych produktów poza reglamentacją w stanie surowym, gdyż pula ta przeznaczona jest na gorące posiłki w żywieniu zbiorowym. W razie niezastosowania się do tego zarządzenia zostałaby zmniejszona pula przydziału, co byłoby chyba wyjściem najgorszym. Od stycznia Przedsiębiorstwo zamawia średnio 30 ton wędlin i podrobów zarówno na reglamentację jak i poza nią (garmaze-żerka i wędliny podrobowe). Otrzymujemy średnio około 24, 26 ton miesięcznie, to chyba mało nie jest i w dzisiejszych czasach nie wzięło się po prostu samo z siebie. Trzeba było mocno o to zabiegać i chociaż mi nikt tego nie powie oficjalnie, były też w tym wszystkim tak zwane kontakty osobiste. Fakt, że może to tak nie powinno wyglądać, ale mamy naszą rzeczywistość, tą z darami także.

FILOMENA SERWIN

Braki w zatrudnieniu w grupie pracowników fizycznych urastają w Zakładzie Torów do problemu. Do zapewnienia podstawowej działalności Zakładu, powinno być 347 tych pracowników, tymczasem jest ich tylko 212. Jak więc takim zmniejszonym potencjałem siły roboczej realizować plan i wszystko to, co wymaga natychmiastowej interwencji brygad torowych?

POTRZEBY A ZATRUDNIENIE

Trzy Oddziały ZTO zatrudniają: Konserwacji Torów — 60 pracowników, Remontów Kapitałnych wraz z brygadami produkcji pomocniczej — 98; Zaplecza (montownia torów, oddział obsługi i eksploatacji sprzętu) — 54. Jest to poniżej niezbędnego minimum dla właściwego wykonywania się z funkcji jakie powinny te oddziały spełniać, a do których należą przegląd torowisk, konserwacja, remonty kapitałne, średnie, bieżące oraz remonty pouszkodzeniowe. Największe braki w zatrudnieniu występują w Oddziale Konserwacji Torów — 65 osób i w Oddziale Remontów Kapitałnych — 58. W Oddziale Remontów Kapitałnych brygada remontowa winna liczyć 15 osób. Na 6 posiadanych brygad, tylko jedna, ma odpowiednią ilość ludzi. Inne 5 do 6 pracowników. Biorąc pod uwagę przeciętny — powyżej średniego wiek

torowców oraz wynikającą z tego faktu absencję chorobową, problemów z wykonywaniem remontów torów nie brakuje. W Oddziale Konserwacji winno być 8 brygad pogotowia torowych, w sumie 48 osób w brygadach bieżącego utrzymania torów — 50, brygadzie szlifery — 8 i dróżników — 19. Tych ostatnich jest tylko 7. Na każdej zmianie, z braku potrzebnej obsady pracuje tylko jedno pogotowie torowe. Nie ma ludzi do koszenia trawy między torowiskami i zakładania sia-

MARIA BUBACZEWSKA

Jakie jeszcze mogą być drogi wyjścia z problemu zatrudnienia w ZTO

tek. W Oddziale Zaplecza brakuje przede wszystkim pracowników wykwalifikowanych — strugaczy, ślusarzy maszynowych, mechaników i elektryków napraw pojazdów samochodowych oraz operatorów ciężkiego sprzętu budowlanego. W celu zapewnienia dla Zakładu kadry tego typu fachowców, kierownictwo jego podjęło współpracę z Ośrodkiem Szkolenia Zawodowego, do którego kieruje niektórych pracowników na odpowiednie przeszkolenie — kursy gdzie zdobywają potrzebne dla ZTO kwalifikacje.

NA „NIEBIESKIE PTAKI” LICZYĆ NIE MOŻNA

„Na tych z nakazu pracy, a jest ich aktualnie 33, liczyć nie można...” — mówi kierownik ZTO Andrzej Foil. Zaczęli zgłaszać się od listopada ub. roku. Do odpracowania mają po 60 dni. Przychodzą niesystematycznie i zupełnie nie są pracą zainteresowani. Chodzą im głównie o zaliczenie dniówki. Jak dotąd, dopiero sześciu odpracowało swój nakaz i oczywiście z Zakładu odeszło, mimo iż kie-

pracy, to dla kierownictwa ZTO i jego średniego dozoru raczej jeszcze jeden problem niż pomoc. Mimo przygotowania dla każdego stanowiska pracy, zabezpieczenia socjalnego, żadnego dla Zakładu z nich pożytku. W ramach resocjalizacji, świadomie nie tworzy się z tych ludzi oddzielnej brygady, wychodząc z założenia, że praca z załogą Zakładu stworzy możliwości do pozytywnego na nich oddziaływania, a ich zachowanie w kontekście wykonywanej pracy może być lepiej

ce, 3 — zostało zwolnionych dyscyplinarnie, 5 — wypowiedziało, 1 — odszedł do zasadniczej służby wojskowej, 15 — przeszło na renty i emerytury, 2 — przeniosło się do innych zakładów MPK. Równocześnie przyjmowano każdego, kto się do pracy zgłosił. Najpierw zawierano z nim umowę na okres próbny, a jeżeli się tylko sprawdził, umowa zostawała przedłużana na czas nieokreślony. Nie poprawiło to jednak stanu zatrudnienia. Nadzieją kierownictwa jest motywacyjny system wynagradzania — nowy system rozliczania remontów torowisk i podział wygo-spodarowanej nadwyżki, co w sumie stanowić może podwyżkę zarobków grup pracowników remontowych. Od maja br. wprowadzona została również w ZTO nagroda specjalna w wysokości 10 złotych za godzinę efektywnej pracy.

Zapyta ktoś: ile więc wynosi średni zarobek pracownika ZTO? — 13 300 złotych, co zgodnie jest zresztą z prawdą, z pewną niewielką poprawką, że są i tacy, którzy, pracując w systemie zewnętrzno-brygadowym i podejmując dodatkową pracę w godzinach nadliczbowych — a także możliwości stwarzają im właśnie braki w zatrudnieniu — zarabiają miesięcznie do 30 000 złotych. Dobra, efektywna praca jest więc w Zakładzie odpowiednio wynagradzana.

NADZIEJA W MOTYWACJI

Do końca maja br., 7 pracowników ZTO poruszyło pra-

Poznajmy ich opinie — m



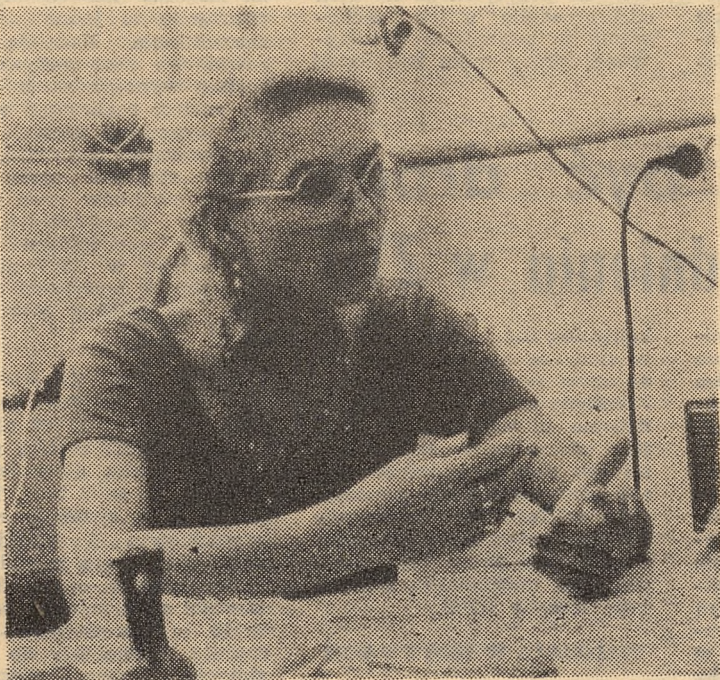
Ważne jest postawienie sprawy jaki ten Kraków ma być...

PIOTR KŁAK — mechanik samochodowy z ZNA, bezpartyjny.

Jeżeli zostanę wybrany, będzie to już moja piąta kadencja w Radzie Narodowej m. Krakowa. Co zostało w tym czasie zrobione dla Krakowa? Pytanie trudne... dużo i mało, jak na zapotrzebowanie społeczne. Podczas ostatniej kadencji nastąpiła generalna poprawa w miejskiej komunikacji, a ja właśnie działałem w Komisji ds. Komunikacji i Łączności. Wszyscy wiemy, że układ komunikacyjny w Krakowie jest niedrożny, a drogi w nowo budowanych osiedlach mają nieszczęśliwe rozwiązania. Mimo że wiele na ten temat mówi się projektantom, oni jakby nie dostrzegali problemu. Inna sprawa to brak transportowego przejazdu przez nasze miasto. Są trzy koncepcje na ten temat. Jedną z nich to budowa trasy „Zwierzyńska”. Najgorsza pod względem przelotowości jest południowo-zachodnia strona miasta. Jeżeli chodzi o MPK, to niezmiernie ważną sprawą jest umieszczenie w planie miasta rozpoczęcia budowy w roku bieżącym, zajezdni autobusowej przy ulicy Łokietka oraz kilku zapleczy dla innych zakładów przedsiębiorstwa, ukończenie budowy linii tramwajowej do osiedla XXX-lecia i rozpoczęcie budowy dalszego odcinka do Azorów. Interesuje mnie też sprawa kompleksowości budowy nowych osiedli. Wraz z mieszkaniami budowane winny być — pawilony handlowo-usługowe, żłobki, przedszkola, szkoły. Ważne dla mnie jest wreszcie jasne postawienie sprawy — jaki ten Kraków ma być i pod tym kątem należałoby rozwijać budownictwo mieszkaniowe i komunikację.

Postaram się nie zawieść zaufania swoich wyborców...

BRONISŁAWA RACZEK — pracownik socjalny z ZTO, ZSMP. Okręg, w którym kandyduję to Dębniki, a tam ludzie mają dużo problemów, z których wiele już dawno powinno być



załatwionych. Przede wszystkim chciałabym działać w Komisji Ochrony Praw Konsumenta. Czas wreszcie udowodnić, że w naszym handlu nie najlepiej się dzieje. Chodzi o wnikliwą kontrolę towaru, jaki do sklepów jest dostarczany i czy rzeczywiście w całości klient ma szansę go kupić; również o grzeczny, kulturalny stosunek sprzedawcy do kupującego. Ponieważ kandyduję z MPK, dlatego również nasze wspólne sprawy, te najbardziej istotne, nie będą mi obce, a są to sprawy mieszkaniowe i socjalno-bytowe młodych ludzi. Liczę, że wreszcie pustostany zostaną zasiedlone przez tych, którym się mieszkania w pierwszej kolejności należą. Od samego początku działałem w Komisji Społeczno-Patologicznej przy Dzielnicowej Radzie PRON w Podgórzu i uważam, że wiele spraw można załatwić, jeżeli się tylko chce. Pomóc można ludziom w zupełnie prosty sposób. Dużo złego robią czasem osoby, zajmujące przeróżne stanowiska, a nie umiejące petentowi nawet wytłumaczyć, dokąd udać się z taką czy inną sprawą, bardzo często prostą i nieskomplikowaną. Program wyborczy zarówno miasta, jak i dzielnicy mamy wspólny... tylko zacząć działać.

To już nie sprawa własnego podwórka...

RYSZARD SALAWA — motorniczy z ZTP, PZPR i ZSMP. Moje zamiłowanie do pracy społecznej zawęzło się dotąd do spraw związanych z MPK. A teraz to nie będzie już sprawa własnego podwórka — tam gdzie człowiek pracuje czy mieszka, ale jeżeli zostanie wybrany, to w Radzie Narodowej m. Krakowa trzeba będzie zajmować się sprawami dużo szerszymi. Pracuję i mieszkam w Podgórzu, a to zobowiązuje do szczególnego zajęcia się tą dzielnicą. Interesuje mnie zakres spraw z dziedziny prawa i bezpieczeństwa publicznego... margi-



nes społeczny, pokątny handel, nadmierne bogacenie się jednych kosztem drugich, a że pracuję w MPK, to sprawy komunikacji też nie są mi obojętne. Uważam na przykład, że do przemysłowej części mojej dzielnicy — od ulicy Płaszowskiej mogą już wkrótce nastąpić problemy z dowozem ludzi do pracy. Do nowych osiedli, jakie są w planie budowy — Ruczaj, Skotniki, Zaborze — komunikacja autobusowa nie wystarczy. Tu trzeba pomyśleć o szerokiej dwupasmowej arterii komunikacyjnej i poprowadzeniu przez nią może nawet szybkiego tramwaju.

Nowe linie stwarzają konieczność powiększania zaplecza MPK...

JÓZEF PATKO — st. mistrz, ślusarz z ZNT, PZPR. Podczas spotkań, jakie odbywałem na terenie Krowodrzy, ludzie na pierwszym planie stawiali ochronę środowiska. Jako radny chciałbym pracować w Komisji ds. Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, zajmować się szczególnie sprawami komunikacji na terenie tej dzielnicy. Chodzi o jak najszybsze oddanie nowo budowanej linii tramwajowej do osiedla XXX-lecia oraz rozpoczęcie budowy dalszego jej ciągu aż na Azory. Chciałbym wreszcie, aby jednocześnie z budową nowych osiedli mieszkaniowych, ruszyła budowa odpowiednio szerokich dróg, co jest przecież później podstawą sprawnego funkcjonowania komunikacji. Nowe linie komunikacyjne stwarzają konieczność powiększania zaplecza MPK. W przypadku Krowodrzy, przyspieszyć należałoby budowę zajezdni przy ulicy Łokietka. Olbrzymie potrzeby dzielnicy w zakresie budownictwa mieszkaniowego ograniczone są brakiem terenów uzbro-

jonych i wody. Dopiero to doprowadzi do zmiany resz-

Interes bezpieczeństwa

LESZEK JAWORSKI — k

Deklarowałem się pragnąć wiska w Śródmieściu, wicy nego, zwłaszcza w osiedlisku wyższy, by doszło podciągnięciu filtrów w Zakładach Państwowych. Ciągnie się już parę lat pieczęństwo w ruchu dąbny w ulicy Brodowicza. Chociaż oznakowań przy przejściu dzieci! To wszystko widać najmłodszych mieszkańców. Dużą się dwie szkoły, w których staram się również, aby wzrasta. Na spotkaniach wyborczych mów. Dużo mówiono na temat działań również na rzecz państwa. Mówi się u nas bardzo



dzielenia zakładów nowych. Marzy nam się nowa sytuacja warunków socjalno-bytowych. Właściwym światłem

my będziemy głosować

Widzę szansę w „Domu dla młodych”...

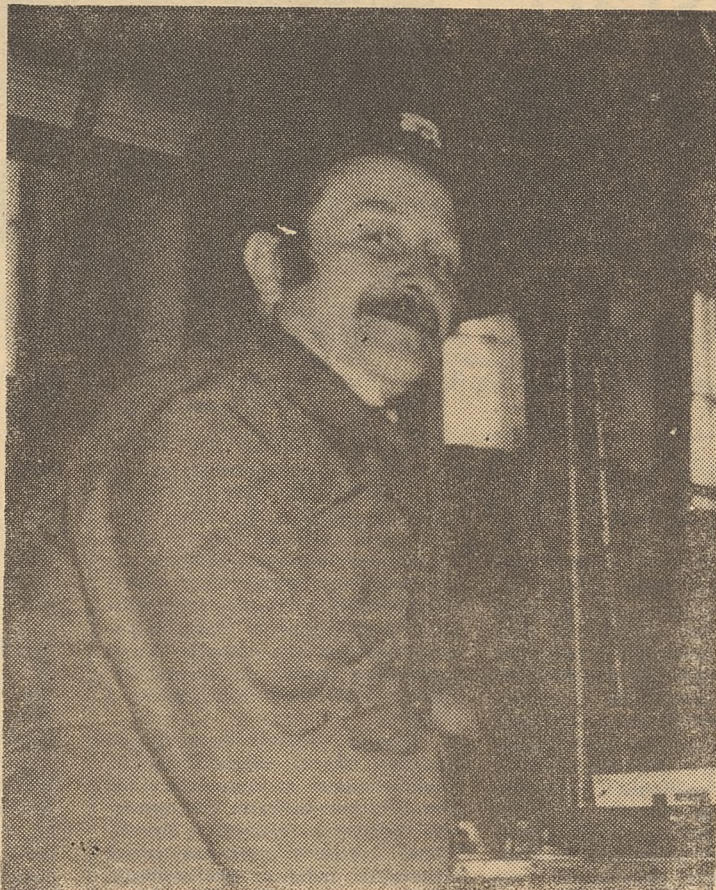
WIESŁAW KASPERCZYK — elektryk z ZNT, ZSMP.
Jakże trudny jest obecnie start ludzi młodych, zaraz po ukończeniu szkoły zawodowej, średniej czy nawet studiów. Zarobki niewielkie. Młode małżeństwa z reguły nie posiadają własnego mieszkania, a jeżeli nawet je dostaną, skąd mają wziąć pieniądze na urządzenie? Moja sytuacja jest właśnie taka. Bardzo typowa. Od 1981 roku jestem członkiem spółdzielni mieszkaniowej. Własne „M” obiecują nam za lat.. 14. Chcę i będę walczył o sprawy ludzi młodych. Jestem członkiem zarządu nowo tworzącej się spółdzielni mieszkaniowej „Dom dla młodych”. To eksperyment. My w niego wierzymy, że się uda. Za trzy lata „dojść” można będzie do własnego mieszkania w bloku lub nawet domku. Mamy poparcie władz. Opracowujemy statut. Członkiem może zostać każdy młody, który posiada wyjątkowo trudne warunki mieszkaniowe. W tej spółdzielni widzę szansę dla młodych. Poza tym jestem człon-



kiem Komisji Młodego Pokolenia Krakowskiej Rady PRON. Interesuje mnie szeroki zakres spraw. Myślę, że jako radny będę mógł wiele zrobić w dziedzinie patologii społecznej. Postulować będę o potaniecie biletów do dyskotek. W moim osobistym programie znalazły się też inne sprawy — ochrona środowiska, czystość naszych rzek, ulic również, likwidacja nielegalnego handlu na Kleparzu i giełdach, gdzie towary zakupione w uspołecznionym handlu sprzedawane są po trzykrotnie wyższej cenie i ustalenie wreszcie, ile w mojej dzielnicy jest pustostanów.

Więcej społecznych kontroli w sklepach i na targowiskach...

JAN PIOTROWSKI — motornicz z ZTP, PZPR.
Interesują mnie sprawy związane z handlem. Windowanie cen, wyzysk w sklepach polonijnych i agencji. Nadmierne bogacenie się niektórych ich właścicieli prowadzi do nierówności społecznej. Ceny winny być ustalane dla wszystkich przez Państwową Komisję Cen. Na terenie Podgórza znajduje się tandeta. Skąd i w jaki sposób przedostają się na nią nowe towary pochodzenia krajowego? Należy więcej przeprowadzać społecznych kontroli — w sklepach i na targowiskach, więcej pisać i informować społeczeństwo o „kanciarstwach”. Nie wstydzę się nazywać rzeczy po imieniu. I właśnie w tym widzę duże pole do działania dla radnego. Chciałbym również pracować w Komisji ds. Komunikacji i Łączności, by móc sprawy naszej załogi przekazywać na forum dzielnicy i odwrotnie. Informacja musi iść bowiem w obu kierunkach. W programie wyborczym Podgórza nie wspomniano o budowie żadnej załadni, nie ma również jasnego postawienia sprawy komuni-



kacji do osiedli mieszkaniowych, których budowy się rozpoczyna — Skotnik, Zaborza i Ruczaju. Będzie to jedno wielkie osiedle mieszkaniowe, a budowa połączenia komunikacyjnego powinna iść łącznie z budową mieszkań. W innym przypadku mogą później wystąpić spore kłopoty.

Powinno powielać się dobre przykłady...

BOGUMIŁA ZIĘBACZ — pracownik umysłowy z ZAB, PZPR.

Skladałam akces do Komisji ds. Kultury, Sportu i Turystyki. Nowe osiedla w Hucie, to mrówkowce bez jakiegokolwiek zaplecza. Uważam, że powinno powielać się dobre przykłady z budowy pierwszych osiedli. Razem z blokami realizowało się wówczas i jednocześnie oddawało całe zaplecze handlowo-usługowe, żłobki, przedszkola i szkoły. Dzisiaj chyba nie chce się o tym wszystkim naszym projektantom myśleć i dlatego dzieci z innych, trzecich klas szkół podstawowych, uczą się w przepełnionych klasach, często chodząc na drugą zmianę i wracając do domu po godzinie 17. Rozwiązanie dróg w osiedlach jest również fatalne. Są bardzo często zbyt wąskie. Nie może być mowy o wykręceniu się na zakręcie MPK-owskiego autobusu. I jak w takiej sytuacji zapewnić ludziom dobrą komunikację? Inne zagadnienie, które interesowałoby mnie jako radną, to sprawa starzenia się społeczeństwa mojej dzielnicy.



W programie wyborczym jest adaptacja jednego budynku na dom spokojnej starości, jest to jednak niewiele, a o budowie takiego domu z prawdziwego zdarzenia po prostu się nie myśli. Wszystkie sprawy mojej dzielnicy są jednocześnie sprawami załogi zakładu w Bińczycach, jako że w olbrzymiej większości w niej pracujemy i mieszkamy.

Spisala: MARIA BUBACZEWSKA
Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ

Strażacy na start

Ich szczerym pragnieniem jest, by doskonałość w pocie czoła umiejętności i sprawności tak naprawdę nie przydały się nigdy. Lecz nikt nie wie, kiedy zawyje syrena, lub ktoś przerażonym głosem krzyknie: „pali się!”. Wtedy od ich przygotowania, ich sprawności i dyscyplinowania zależeć będzie nie tylko wielkość szkód, lecz być może zdrowie i życie ludzi — ich samych i ich kolegów.

Co roku, u progu lata, gdy wzrasta zagrożenie pożarowe, odbywają się dni ochrony przeciwpożarowej. Są one szczególnie okazją do wzmocnienia akcji profilaktycznej. W trakcie tegorocznych dni druhowie-strażacy w sportowej rywalizacji porównywali swoją sprawność. Zawody takie odbyły się w MPK już po raz ósmy. Tym razem, 26 maja, gospodarzem zawodów był ZEA Czyżyny. Wzięło w nich udział 216 druhow, a tak naprawdę do 207 i 9 druhen. W tym roku bowiem do rywalizacji w tej wydawałoby się typowo męskiej konkurencji zgłosiła się babska drużyna z ZTH. Strażacy w spódnicach (choć tak naprawdę to jednak w spodniach) walczyli nie tylko dzielnie, lecz ku zdumieniu niektórych druhow, skutecznie. Co prawda nie obyło się bez drobnych „wypadków przy pracy”, ale strażaczki imponowały nie tylko ambicją i wolą walki; imponowały także wyszkoleniem i sprawnością.

Goście zawodów: Komendant Wojewódzkiej Straży Pożarnej, płk Mieczysław Feliks, sekretarz Zarządu Wojewódzkiego



tarz Zarządu Wojewódzkiego ZOSP płk Stefan Lany, prezes ZOSP w MPK, dh Tadeusz Trzmiel, sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel, przedstawiciel kierownictwa i wszystkich zakładów MPK podziwiali również 9 dziewczęciowskich drużyn młodzieżowych, których zawodnicy nie przekroczyli jeszcze 18 roku życia. Dla tych drużyn prowadzono w czasie zawodów osobną klasyfikację. Zwyciężyli w niej druhowie z ZAW, przed reprezentantami ZAP i ZAB.

Zawody składały się z dwóch części: biegu sztafetowego z przeszkodami na dystansie 9x50 m i ze sprawdzianu umiejętności bojowych strażaków. By dobrze wypaść w pierwszej części zawodów należało być szybkim i sprawnym, by zająć dobre miejsce w drugiej części należało nie tylko szybko rozwinąć węzeł, lecz także celnie „siknąć”. O miejscu w klasyfikacji ogólnej decydował łączny czas potrzebny do wykonania obu zadań. Zawody wygrała drużyna z ZAP wyprzedzając swoich ko-

legów z ZAC i ZNT. Trzeba też przyznać, że tegoroczna impreza strażacka była bardzo dobrze przygotowana i sprawnie przeprowadzona (sędziowali uczniowie Szkoły Chorałych Pożarnictwa), pogoda dopisała, a pysznej strażackiej grochówki nie zabrakło dla nikogo.

Piękną, sportową rywalizację poprzedził uroczysty moment dekoracji. Druhowi Bronisławowi Łuczkośowi wręczono przyznany uchwałą Prezydium Zarządu Głównego ZOSP BRĄZOWY MEDAL ZA ZASŁUGI DLA POŻARNICTWA. Zarząd Wojewódzki ZOSP odznaka „Strażak Wzorowy” wyróżnił dh dh Krzysztofa Banię, Andrzeja Bakę, Zbigniewa Stepańskiego, Romana Szpila i Kazimierza Zuchowskiego. Medale za długoletnią służbę wręczono dh dh Zbigniewowi Michałczkowi, Janowi Cudec, (XX LAT), Kazimierzowi Sabale, Wiesławowi Cwiklikowi, Edwardowi Głowackiemu i Zbigniewowi Majdrze (XV LAT) oraz Piotrowi Malikowi (V LAT).

(G. Skop.)

„Wytworzyliście odpowiedni klimat i zaangażowanie...”

Efekt — mało pożarów

Zwołane na dzień 23 maja do MPK posiedzenie Zarządu Dzielnicowego Związku Ochotniczych Straży Pożarnej Podgórze miało mieć bardzo rozbudowany porządek dzienny, z którego oprócz spraw porządkowych, protokołarnych i organizacyjnych zdołano zrealizować tylko jeden punkt — informację o działalności ZOSP w naszym przedsiębiorstwie. Przewodniczącą Komisji Pożarowo-Technicznej, dyr. Marian Kalinowski, złożył informację o stanie bezpieczeństwa ppoż. w MPK. Przypominał punkty zapalne. Nienadążanie stanu zaplecza za rozwojem taboru prowadzi do sytuacji, w której, zwłaszcza w trakcie autobusowej, w każdej chwili mogłoby dojść do tragedii. Robi się dużo, realizując „Program ochrony przeciwpożarowej MPK w zakresie zagadnień inwestycyjnych i modernizacyjnych”, by do niej nie doszło. Najważniejsze zamierzenia takie jak:

◆ wyburzenie hali warsztatów ZTS przy ul. Rzemieślniczej i budowa nowego obiektu (termin realizacji: 1985 r.);

◆ budowa nowego obiektu ZSIP (1985 r.);

◆ likwidacja stacji paliw przy ul. Rzemieślniczej do 1987 r. i budowa nowej przy ul. Gwardii Ludowej;

◆ w obiektach przy ul. Wawrzyńca (niektóre, drewniane pochodzą z 1882 r.) planuje się zmianę lokalizacji lakierni (tzn. przeniesienie jej do wydzielonego budynku w miejsce narzędziowni) i ograniczenie zakresu robót lakierniczych (1985 r.), modernizację pomieszczeń montowni torów na silnikownię, likwidację kuźni i przeniesienie produkcji na ZAW;

◆ modernizacja stacji paliw w ZAC w oparciu o analizę opracowaną przez CPN i uzgodnioną z Komendą Straży Pożarnej oraz ustalenie z Zakładem Energetycznym Kraków obostrzeń linii wysokiego napięcia w rejonie tej stacji (1984 r.);

◆ modernizacja stacji paliw w ZAB pod kątem składowania olejów silnikowych (1986 r.)

◆ budowa zbiorników p. poż. w ZTH i w ośrodku w Osieczanach (do 1995 r.).

Warto wspomnieć, że w zakładach eksploatacyjnych autobusów wykonano nową instalację oświetleniową w kanałach, posadzkę na całej powierzchni oraz wyasfaltowano drogi wewnętrzne. Wszystkie obiekty wyposażone są w dostateczną ilość podręcznego sprzętu gaśniczego (tabor też), posiadają wewnętrzne i zewnętrzne hydranty. Na terenie obiektów na ul. Wawrzyńca, w ZAC, ZAB i ZAW zlokalizowane są zbiorniki wodne, ZAB, ZAW i ul. Brożka posiadają stałą sygnalizację alarmową. Zapewniono stały nadzór i przeszkolono osoby obsługujące centralki sygnalizacji alarmowej. A gdy już o szkoleniach mowa, to w sprawach ppoż. (m. in. posługiwaniem się podręcznym sprzętem gaśniczym, zagrożenie pożarowe przedsiębiorstwa)

objęto nimi 2254 osoby. Komisja Pożarowo-Techniczna wydaje zalecenia usunięcia stwierdzonych uchybień, a poważniejsze tematy przekazuje do zakładowego kompleksowego planu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa pożarowego. Stworzono spójny system działania kierownictwa administracyjnego oraz wielu, wielu ludzi dobrej woli, z których znaczną część stanowią członkowie Ochotniczej Straży Pożarnej.

Jest ich coraz więcej — obecnie 240. Warto podkreślić — stwierdził prezes ZOSP w MPK, dyr. dh Tadeusz Trzmiel — że w liczbie tej mamy 52 członków młodzieżowej drużyny pożarniczej i, nowość, 18 członków drużyny kobiecej. Pozyskiwanie nowych ochotników jest możliwe dzięki zróżnicowanym formom działania — od szkoleń, czynów społecznych, prowadzenia interesującego współzawodnictwa do różnorodnych zawodów sportowo-pożarniczych. Młodemu podobna jest podtrzymywanie bogatej obrzędowości strażackiej oraz prowadzenie działalności prewencyjno-propagandowej. Na stabilizację i rozwój kadry dobrze też wpływają skuteczne starania o nagrody, wyróżnienia i odznaczenia. Niebagatelnym udział w powodzeniu pracy ZOSP w MPK mają kierownicy prawie wszystkich zakładów, a zwłaszcza Jan Chlebda i Leszek Rumian oraz członkowie Zarządu, odbywający posiedzenia, połączone z kontrolą i instruktażem, bezpośrednio na terenie poszczególnych jednostek.

Liczne pytania zmierzają cichem do tego, co wreszcie wyraził jeden z dyskutantów: „Jeżeli jest tak wszystko w porządku, to jakie wreszcie macie problemy?”. Okazuje się, że problemów nie ma, są tylko trzy mankamenty: kłopoty z remontem 3 motopomp (wiadomo, części), niewystarczająca ilość węży (klania się wsad dewizowy), nieosiągnięcie wymogu posiadania w autobusach po dwie gaśnice śniegowe (ale nie ma wozu bez gaśnicy!). No i istniał, do obecnego posiedzenia, kłopot ze szkoleniem członków OSP przez zawodowców w Wieliczce — tę sprawę, a więc odpowiednią liczbę miejsc dla MPK załatwiono od ręki.

Podsumowując pracę naszych strażaków prezes ZD ZOSP Podgórze, a w „cywilu” zastępca naczelnika tej dzielnicy Andrzej Haręziak, dziękując za ich postawę i osiągnięcia zwrócił uwagę na to, że byłoby one niemożliwe bez wytworzenia odpowiedniego klimatu w przedsiębiorstwie, głównie ze strony druha prezesa. Ta wzorowa dla ruchu pożarowego praca z ludźmi, połączenie prewencji i wyszkolenia bojowego, daje najlepszy efekt w postaci małej liczby pożarów, choć jak w dyskusji stwierdzono, warunki są tu bardzo trudne i niebezpieczne. Tak dobrej pracy z młodzieżą nie prowadzi nikt w dzielnicy. W wypadku MPK, podsumowując dotychczasowe działania, można być pewnym dalszych osiągnięć. (am)

Czerwcowe dni bez papierosa

28 maja br., w Klubie Dziennikarzy przy ulicy Szczepańskiej, odbyła się konferencja prasowa, zorganizowana przez Oddział Krakowski Polskiego Towarzystwa Przeciwytytoniowego. Okazją do spotkania dziennikarzy krakowskiej prasy, radia i telewizji z przedstawicielami Zarządu Towarzystwa, stały się ogłoszone przez Oddział Krakowski w dniach od 1 do 5 czerwca, to jest od Międzynarodowego Dnia Dziecka do Międzynarodowego Dnia Ochrony Środowiska — Dni bez papierosa.

A oto hasła na każde z tych dni: 1 czerwca — Uchron swoje dziecko przed paleniem tytoniu. 2 czerwca — Lekarze, rodzice i wychowawcy przodują w walce z paleniem tytoniu. 3 czerwca — Dziewczęta i matki nie palą! Dym tytoniowy podstępnie niszczy zdrowie i urodę, odbiera wdzięk i zagraża dzieciom. 4 czerwca — Miejsce pracy strefą bezdymną. 5 czerwca — Ochrona naturalnego środowiska człowieka, to także ochrona przed dymem tytoniowym. Myśl nie tylko o sobie — nie pal.

Konferencję prowadził, wygłaszając prelekcję na temat szkodziwości dymu tytoniowego, członek Zarządu Głównego i Krakowskiego PTP Czesław Dylowicz. Uzupełnił ją wymownymi przeświadczeniami, obrazującymi skutki tego nałogu, w zapadalności na szereg najpoważniejszych chorób naszych czasów, dyrektor Wojewódzkiej Przychodni Chorób Płuc i Gruźlicy w Krakowie, dr Stanisław Sek.

Trzeba jeszcze dodać, że „czerwcowe dni bez papierosa”, obchodzone są w tym roku na ziemi krakowskiej już po raz siódmy. (MB)

Plac 84

(Dokończenie ze str. 1)

właśnie one stają się wyłącznymi dysponentami tych środków, no i oczywiście, zgodnie z tym, co obowiązuje już od stycznia, ponoszą pełną odpowiedzialność za to, jak się będą gospodarzyć. Nie jest to bynajmniej jakaś odpowiedzialność abstrakcyjna. Już wkrótce podsumuje się to gospodarowanie za 5 miesięcy br. W wypadku stwierdzenia przekroczeń zmniejszy się kwotę wypłaty I raty nagrody stabilizacyjnej (dawniej „13-tki”) do pełnej wartości owej sumy, a gdyby okazało się za mało — resztę kwoty ściąganie się z nagrody z zysku. By już nie było niedomówień — w środki przydzielone, wchodzi m.in. nagrody i kwoty na podwyżki płacy zasadniczej. Kierownik danego zakładu będzie więc mógł prowadzić w pełni samodzielną politykę płacową.

Przejdźmy teraz do zapowiadanej przegladu nowinek płacowych. Wchodzi one jako integralną część do naszego „Przewodnika płacowego”, a jak wiadomo on będzie podstawą do prac nad zakładowym systemem wynagradzania. Wszedł w życie nowy regulamin nagrody stabilizacyjnej. W porównaniu do dawniej „13-tki” jest on znacznie zmieniony. Prawo do nagrody zdobywa każdy nowy pracownik po miesiącu pracy, bez względu na jego sytuację z poprzedniego zakładu. Stabilizacyjny charakter nagrody podkreśla obostrzenie, iż nie otrzymuje jej pracownik, który zwalnia się z MPK (obojętnie — awans czy dyscyplinarny), oprócz osób przebywających na urlopie macierzyńskich i powołanych do odbycia służby wojskowej. Nagrody nie otrzymują też osoby niepełnozatrudnione, oprócz motorniczych i pilotów i kierowców i NWG. Ze względu na inflacyjne, korzystając też z wzorów norymberskich wypłatę nagrody podzielono na dwie raty: jedną po pięciu miesiącach („wakacyjną”) i drugą w połowie grudnia („święteczną”).

A teraz już zmiany dotyczące poszczególnych grup pracowników. Wśród nich największy zasięg ma nagroda specjalna dla pracowników zaplecza i kierowców ZTS. Uściśla ona niejako możliwość przekazania zaplecza środków, dosłownie „wyciśniętych” z obowiązujących przepisów. Jest wypłacana w wysokości 10—15 zł/godz. wyłącznie za pracę efektywną. Tu przypomina, że do tej pracy zalicza się też przerwy śniadaniowe. Nieco dziwi fakt, że na dzień 25 maja nagrodę tę, o mawianą i postulowaną wcześniej wprowadziły tylko: ZAP, ZTP, ZTO, ZNA.

Pojawiła się, stosowana na wzór wcześniej funkcjonującej nagrody za oszczędność eksploatacji silnika SW 680 (do „berlieta”), także nagroda za „karusa”. Ustanowiono nowy normatyw płacowy dla motorowych w wysokości 150 zł/godz. za pracę powyżej godzin grafików. Powinien on rozwiązać problem dodatkowych kursów.

Zadbane o pracowników windyacji RB, wprowadzając nagrody za efektywne ściąganie z opornych zaległości, o pracowników księgowości m.in. za sporządzanie prawidłowych bilansu, o służby techniczne (upłynianie zbędnych maszyn i urządzeń). Lekarze otrzymali, zamiast nieuchwytnej ryczałtu, nagrody za efektywną obsługę załogi, są nagrody dla operatorów EPD, no i dla kolporterów prasy zakładowej. W ZTO i ZNA funkcjonuje już system akordowo-premiowy, któremu, sądząc po remoncie torowisk na Stradomiu, można wróżyć bardzo dobrą przyszłość.

Co jeszcze do końca czerwca zamierza się zrobić w sprawie systemów motywacji płacowej, pozostając w obrębie dotychczasowych przepisów? Trzeba przygotować do zatwierdzenia przez Ogólne Zebranie Delegatów regulamin nagród z zysku, zmodyfikować nagrodę za wzorową pracę motorniczych i kierowców oraz premię pracowników umysłowych. Na wdrożenie czeka system akordowo-premiowy w ZNT i ZBL. Zapowiada się ściślejsze powiązanie służb magazynowych z gospodarką materiałową oraz pewne poprawki „kosmetyczne” w płacach motorowych, zwłaszcza w systemie NWG. Jak widać, tematów nie brakuje.

Po wyczyszczeniu wszystkich spraw, które można było rozwiązać w ramach dotychczasowych przepisów, w oparciu o wprowadzenie ich do „Przewodnika płacowego” oraz o propozycje zgłaszane wcześniej od lipca do września grono fachowców rozpocznie przygotowanie propozycji do wprowadzenia zakładowego systemu wynagradzania. Jego wprowadzenie, możliwe dzięki ustawowemu zagwarantowaniu odpowiedniego naliczania wysługi lat (gratyfikacji) jeszcze nie, ale jest nadzieja, poprzedzi od września szeroka konsultacja z załogą, jak też kroki formalne, rejestracyjne w Ministerstwie Pracy, Płac i Spraw Socjalnych (październik), tak, aby po wszystkich możliwych uzgodnieniach i opiniach Rady Pracowniczej mogło w grudniu dojść do podpisania dokumentu, który po raz pierwszy stworzymy od podstaw.

Bądźmy przepisowi ale konsekwentni

Niejednokrotnie byłem już świadkiem niezwykle papierskości naszych motorniczych. Kiedy trzeba zrugać pasażera, pokazują mu swoją wyższość w majestacie przepisu, nawet gdy chodzi o niedołężną starszuskę wsiadającą przednim pomostem. Doświadczylem i ja na własnej skórze skutków tej ortodoksyjności, chociaż właściwie nie jestem przekonany do końca, że mój pokromiciel miał rację...

Zdarzyło mi się nie wiedzieć, zresztą nie tylko mnie, że z pętli w Rakowicach przesunięto przystanek dla wsiadających o parędziesiąt metrów dalej — za bramę cmentarną i, jak zwykle, wsiadłem 1 czerwca o godz. 9.40 do tramwaju „12” (odnotowałem jeszcze nr boczny wozu silnikowego — 112) właśnie na pętli, gdzie okazuje się jest tylko przystanek dla wysiadających. Wchodziłem do wozu przednimi drzwiami i motorniczy pozwolił mi na to bez słowa, ale kiedy się już wygodnie rozsiadłem niecierpliwie spoglądając na zegarek, bo mi się spieszyło wyjątkowo, usłyszałem z ust motorniczego reprimendę, że wsiadłem nieprzepisowo, że dla wsiadających jest „tam” itd. Najpierw potulnie zerwałem się do wysiadania, ale po śpiechu i obawie, że tramwaj w międzyczasie mi ucieknie, natychmiast mnie pomyślnie skorzystała z protekcji. Okaza-

łem więc MPK-owską legitymację-bilet-przepustkę i prosiłem: „A może by pan potraktował mój pobyt w wozie służbowo — właśnie chciałem pana o coś zapytać wykorzystując postój”. „Nie ma żadnego służbowego wsiadania, przepis obowiązuje wszystkich” — zgromił mnie mój wychowawca. „Trudno” — odrzekłem i podążyłem w kierunku bramy cmentarnej. Nim przebyłem połowę odległości do przystanku właściwego, pan motorniczy minął mnie ze zjadliwą satysfakcją w oczach. Na przystanku zatrzymał się sekundy, pasażerów wsiadło niewielu, usłyszałem dzwonek, chrobot zamykanych drzwi i... poczekałem 10 minut na następny tramwaj.

No i o co mi chodzi? Przecież ów motorniczy postąpił zgodnie z przepisami i powinien mi być tylko głupio i nie przyznawać się do próby lansowania wykorzystywania przywilejów czy broń Boże tzw. stanowiska służbowego. Otóż chodzi mi o trzy sprawy. Po pierwsze ogarnęła mnie wątpliwość co do racji pana motorniczego (przepraszam, powinno być prze duże „P”, no i „M” też), skoro na legitymacji-przepustce pisze, że uprawniam mnie ona do wstępu do obiektów MPK-owskich bez ograniczeń, a tramwaj uważam za takiż obiekt, choć na kółkach. Po drugie, rad bym wiedzieć,



gdzie i kiedy dogodniej, jak nie na postoju na końcówce, mogę jako dziennikarz zadać motorniczemu pytanie dotyczące jego pracy (przyznając, że w opisanym przypadku był to z mojej strony mały wybieg na zasadzie tonącego i brzytwy, ale motorniczy o tym nie wiedział). A po trzecie, i o to chodzi mi głównie, kiedy obserwuję nagminne zjawiska przyklejania się do motorniczych w trakcie jazdy różnych kumpi, dziewczyn, dzieci (przy czym wiodą z nimi wesoło i nie zawsze cenzuralne rozmowy), a także usługę przystawiania dla znajomych między przystankami i wiem, tym razem bez cienia wątpliwości, że to wszystko daleko różni się od przepisami, to na opisanie powyżej-służbiste (no bo służbowego nie chciał, a nie chcę nazwać — złośliwie) potraktowanie mojego bezprawnego wkroczenia na pokład tramwaju przez jego pierwszego po Bogu — trafia mnie przysłowiowy szlag. Choć może niesłusznie, może akurat to jest ten jedyny sprawiedliwy, równie ortodoksyjnie traktujący wszystkich i we wszystkich sytuacjach, a to przepraszam, to trafia mnie na „tych innych”, a jest ich dziesiątki, którzy pouczenia zachowują wyłącznie dla nieznajomych pasażerów.

Z. ZYGMA

Jeździł za „Bobulą zapłacić”!

Niecodzienną przygodę miał kierowca MPK-owskiej taksówki (nr boczny 732) pan EDWARD BURDA (nr st. 105) w dniu 5 czerwca. Kiedy zabierał z Rynku Kleparskiego klienta, podszedł bez kolejki inny klient, zamarł się z pierwszym, że mu niby po drodze i spieszo, a za uprzejmość zafunduje cały kurs. Po wysadzeniu klienta pierwszego drugi kazał się zawieźć na Rakowicką i dziwnie bezsensownie czegoś czy kogoś tam szukał. Widocznie jednak nie znalazł kamienicy z drugim wyjściem, bo wrócił do taksówki i ostatecznie kazał się podwieźć na Topolową pod kawiarnię „Cafe pod Minogą” i poczekać na siebie. Czekanie się przedłużało, więc pan Burda wszedł do lokalu, odnalazł klienta i upomniął się o zapłatę (a nawinął już na licznik 320 zł). Klient, po zapewnieniu, że wszystko będzie wyrównane, zaproponował coś do zjedzenia. Któż by z takiej propozycji nie skorzystał, tyle że pod koniec konsumpcji klient przeprosił na chwilę, że niby za własną potrzebą i tyle go nasz pełen ufności kierowca widział — tu po prostu znalazło się drugie wyjście...

Zanim opowiem, co było dalej, przypomnę, iż onegdaj na naszych łamach donosiliśmy, że właściciel owej kawiarni, FRANCISZEK BOBULA (nb. podniesiony ostatnio do rangi

marszałka Bractwa Kurkowego — gratulujemy!) na kartach wstępu do wydzielonej dla „specjalnych” gości sali umieścił m. in. pracowników MPK.

Kiedy więc nasz kierowca płacąc panu Franciszkowi za „zafundowany” mu poczęstunek pożałował, że obaj zostali nabici przez wspólnego już teraz klienta w przyszłościową butelkę został zamurowany tym co się zdarzyło:

— A pan prywatny czy z MPK — zapytał Bobula.

— Z MPK, ale to nie znaczy, że nie będę strątny prywatnie.

— Coś podobnego, to się nie może zdarzać u mnie w MPK-owskiej kawiarni, jak to w waszych „Sygnałach” pisali, właśnie pracownikom MPK! Ja panu pokryję ten kurs, a tamtego to jeszcze dorwę.

Po czym pan Franciszek wyasygnował złotych 320. Zbaraniały kierowca, nie wiedząc jak dziękować, opowiedział, jaki to pechowy dla niego dzień:

— To byłby już drugi klient, którego wozikiem za Bóg zapłać.

— No to tego wiozł pan za Bobulą zapłacić — skonkludował pan Franciszek.

A wszystko to podsłuchał:

Z. ZYG.

Wszystko w swoim czasie

Tegoroczna wiosna nie należy do pięknych. Jest deszczowa i chłodna, co zresztą spowodowało, że w połowie maja, Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej zmuszone zostało do ponownego ogrzewania naszych pomieszczeń. Kilka kolejnych, bardzo ciepłych dni i urządzenia grzewcze MPEC zostały znów wyłączone. Miejsmy nadzieję, że tym razem aż do jesiennego sezonu. I znów deszczowy, chłodny, majowy dzień. O przemarności, oczekujących na przystankach pasażerach, pomyślał jednak MPK, a raczej jeden — myślę że tylko ten jeden — kierowca, prowadzący w tym dniu autobus linii 139/I nr 34152. Około godziny 10.00 na trasie z Nowej Huty do Parku Krakowskiego w autobusie tym trudno było wytrzymać, a raczej w pewnych miejscach na jego podłodze wystać. Tak bowiem było gorąco.

I jak tu wszystkim doko-

nać, powie ktoś... — zimno źle, gorąco też niedobrze... Tak, ale wszystko w swoim czasie. Nie tak dawno pisaliśmy o autobusie, w którym kierowca nie miał włączonego ogrzewania i pasażerowie marzli. Było to jednak w marcu, a nie w maju. Wszystko więc w swoim czasie, panowie kierowcy, motorniczowie również.

„139” jeżdżą stadami

Wtorek, 29 maja br. Godzina 7.40. Przystanek przy ulicy 29 Listopada. Na przyjazd autobusu linii „139”, pasażerowie oczekują ponad 20 minut. Przyjeżdża z numerem bocznym 34152, ale tak przeladowany, że tylko niewielu osobom udaje się do niego wcisnąć. Ołbrzymia większość pozostaje na przystanku, licząc, że wkrótce nadjedzie następny autobus tej samej linii. I rzeczywiście za kilka minut pojawia się o numerze bocznym 34161. Ten zabiera z przystan-

ku wszystkich, którzy tylko chcą z niego skorzystać. Kiedy dojeżdżamy do przystanku przy Parku Krakowskim, odjeżdża z niego akurat autobus „139”, do którego przy al. 29 Listopada trudno było się dostać, a kiedy z kolei z przystanku odjeżdża ten, którym przyjechalśmy, podjeżdża następny — już trzeci z kolei „139” nr boczny 34169.

Trasa autobusu „139”, jest jedną z najdłuższych w naszym mieście i najbardziej z tego powodu narażoną na doganianie się wozów oraz nieregularne ich kursowanie. Jak nas poinformowano, aby temu zapobiec, trwają odpowiednie badania, których wyniki zostaną opracowane i zastosowane w praktyce, co poprawi sytuację na tej linii. Wynikałoby z tego, że na razie trzeba uzbroić się w cierpliwość i „stada” tolerować.

(M. B.)

Wycieczka do Chorzowa

O tym, jak trudno samemu wybrać się z dziećmi do chorzowskiego Wesołego Miasteczka wiem... od dzieci znajomych, którym rodzice obiecują i obiecują, ale jakoś wyjazd nie może dojść do skutku. A to coś akurat wypadnie, a to nie dopisuje pogoda, brak benzyny i w efekcie zaplanowana wycieczka kończy się spacerem do Parku Jordana.

Maluchy pracowników ZAW nie mogą narzekać — 2 czerwca, z okazji ich święta Zakład zorganizował jednodniową wycieczkę do Chorzowa. Trzeba przyznać, że pogoda dopisała, a atrakcji nie brakło. Na dzieciach, które pierwszy raz były w Wesołym Miasteczku zrobiło ono duże wrażenie. Tyle karuzeli i zabaw naraz! Zakład zapewnił wstęp na cztery karuzele i przejazd kolejką linową na chorzowski stadion. W drodze powrotnej też czekała niespodzianka i to z nagrodami. Dla najmłodszych był bieg na 20 m, dla starszych bieg na 30 m i rzut ringo do celu, zaś dla najstarszych — slalom z piłką.

Z wycieczki skorzystało 153 dzieci, zorganizował ją Stanisław Garbień, a sfinansował Związek Zawodowy. Należy nadmienić, że kierowcy — K. Stiebał, J. Kolasa, M. Jakowski, J. Maziak, W. Tynka, L. Mirek i St. Juszcak prowadzili wycieczkowe autobusy za darmo. (t)

45 lat dla MPK

(Ciąg dalszy ze str. 1)

którym udało się przedostać do tramwajarzy, wywożono na końcówce przystanki. W ten sposób uratowało się wielu niewinnych. A potem upragnione wyzwolenie i ustwanie szkół, ściąganie tramwajów do zajeżdźni, przywracanie zakładu do życia. Po kursie technicznego normowania pracy w Łodzi pan Stepał wprowadza normy przy naprawie tramwajów i lakierowaniu. Następnie zostaje rozdzieleniem przy naprawie autobusów. Wypisuje asygnaty, prowadzi obciążenia godzin pracodawców przez pracowników. Po przeprowadzce z Wawrzyńca do Czyżyn pełni dalej te same obowiązki. W 1970 r. przychodzi do Bieńczy i już tu — jako samodzielny referent do spraw technicznych — pracuje do końca, tzn. do 31 maja br.

Z panem Stepakiem spotykamy się już na emeryturze (choć są to jego pierwsze emeryckie chwile).

— Jak się pan czuje w tych pierwszych dniach, nie brakuje panu pracy? Przyzwyczajenie, obowiązki przez tyle lat weszły chyba w krew?

— Tak, to prawda, ale nie myślę jeszcze o emeryturze. Wydaje mi się, że jestem na urlopie. Co będzie po miesiącu, zobaczymy.

— Przeprowadził pan prawie 45 lat wkładając niemną część siebie w tworzenie rzeczywistości. Przedsiębiorstwa. Czy jest jakieś zdarzenie, przeżycie, które najbardziej utkwiło w pamięci?

— Chyba to z lat okupacji i początków pracy. Każdy pracownik warsztatów musiał mieć kierowcą każdym typem tramwaju i objechać wszystkie linie. Właśnie w czasie takiej lekcji przyjeżdżałem okropnie chwie. Jechałem „Norymbergą” ul. Zwierzyniecką w stronę miasta, była jesień, dużo liści, mokro, a tym samym bardzo ślisko. Na torowisko wjechał samochód osobowy. Miałem zahamować i gdy zacząłem to robić, tramwaj wpadł w poślizg. Zresztą ten typ tramwaju miał bardzo słaby układ hamulcowy. Zmartwiałem — co będzie — i rozpaczliwie dzwoniłem, usiłując dalej hamować. Kierowca samochodu spostrzegł co się dzieje, w ostatniej chwili zdążył zjechać. To był bardzo przykry moment i mógł się skończyć tragicznie.

— Czy wie pan, tu dyrekto-

rów pan „przetwał” i którego z nich pan najbardziej cenił?

— Dokładnie nie pamiętam, bodajże dziewięciu. Najwyżej cenilem i cenię dyrektora Czarnika i obecnego, dyrektora Trzmiela. Dlaczego? Przede wszystkim za staranie o kalogę, za zrozumienie dla człowieka, chęć przyjęcia mu z pomocą w różnych trudnych sytuacjach, za fachowość i dbanie o Przedsiębiorstwo jako całość.

— Co zdecydowało o tym, że związał się pan na stałe z Przedsiębiorstwem — satysfakcja z wykonywanej pracy czy może obawa zmiany?

— Raczej to pierwsze. Poza tym, przed wojną w MPK nie było źle. Sądziłem, że jak się wszystko unormuje, to z każdym rokiem będzie lepiej. Było różnie, a w sumie nie najgorzej. Potem przyszły obowiązki, odpowiedzialność za rodzinę. Lubilem swoją pracę, przyjemnie mi się współpracowało tak z kolegami, jak i z kierownictwem. Muszę się przyznać, że do pracy w MPK namówił mnie i żonę. Pracuję już kilkanaście lat, też w ZAB.

— Gdyby Pan jeszcze raz zaczął pracę, przyszedłby Pan do MPK? Co radzi Pan młodszemu?

— To zaskakujące pytanie. Wtedy była okupacja, los tak przesadził. Zresztą nie wiem, może tak, może nie. To tak różnie w życiu bywa. Wydaje mi się, że teraz młodzi są za mało obowiązkowi, myślę zwłaszcza o uczniach, których miałem możliwość obserwować. Zdobyć zawodu, pracę, powinny być dla nich celem. Być ciekawym pracy, chcieć się nauczyć zawodu, nie przynieść ujemny Przedsiębiorstwu. Trzeba chcieć pracować, wtedy i nagroda się znajdzie.

— Mówi się o konfliktach w pracy. A jak to wyglądało u Pana przez te lata?

— Nie było konfliktów i myślę, że nikt nie powinien narzekać na mnie. Jeśli się każdy wywiązuje należycie ze swoich obowiązków, to i współpraca się dobrze układa. Poza tym życzylibym wszystkim, aby byli dla siebie bardziej wyrozumiali, służyli sobie wzajemnie pomocą, doświadczaniem. Człowiek powinien być zawsze człowiekiem.

— Dziękuję za rozmowę, życzymy przyjemnego odpoczynku już na emeryturze.

Rozmawiała:

TERESA BRANDYS

SPROSTOWANIE

W „Sygnałach MPK” z dnia 15 V w mojej relacji z pierwszego przejazdu nowo odbudowanego wagonu „Zeppelin” wkradło się kilka nieścisłości dotyczących nazwisk wykonawców remontu. Jak podaje starszy mistrz Józef Pátko, nazwiska powinny brzmieć następująco: Stanisław Kwiatek, Marian Czajowski, zaś cała lista powinna być uzupełniona o nazwisko Józef Pátko.

Za te nieścisłości przepraszam zainteresowanych jak i Czytelników.

Komis Wydziału Gospodarki Odzieży zaprasza

W sprzedaży duży wybór swetrów, garderoby (również dziecięcej), torebek, obuwia i zabawek. Komis (budynek magazynu, I piętro) czynny w godz. 9—13, z wyjątkiem wtorku.

Final w Krakowie

Dobiegają końca rozgrywki Turnieju Piłki Nożnej, będące Mistrzostwami Polski Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, odbywającymi się pod patronatem ministra administracji i gospodarki przestrzennej. O kolejnych rozgrywkach Turnieju i udziale w nim drużyny krakowskiego MPK informowaliśmy na naszych łamach. Obecnie pozostały do rozegrania już tylko dwa mecze finałowe, których organizatorem jest właśnie Kraków.

A więc już niedługo, bo 24 czerwca na boisku ZKS „Tramwaj” przy ul. Praskiej odbędzie się mecz o trzecie miejsce między reprezentacjami WPK Szczecin i WPK Częstochowa — ten mecz odbędzie się o godz. 14.30 oraz mecz o Puchar między reprezentacjami naszego Przedsiębiorstwa i WPK Gdańsk o godz. 16.00.

Wszystkich kibiców i sympatyków piłki nożnej zapraszamy na oba mecze a w szczególności na mecz naszej drużyny. Może energiczny doping zarówno załogi jak i rodzin naszych pracowników sprawi, że Puchar Zrzeszenia zostanie właśnie w Krakowie — czego szczerze naszej drużynie życzymy. (A.Z.)

TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ ZD ZSMP PODGÓRZE

28 maja zakończył się Turniej Piłki Nożnej zorganizowany przez Zarząd Dzielnicy ZSMP Podgórze. W turnieju startowało 15 drużyn. Drużyna MPK w składzie: Janusz Wszołek, Janusz Piotrowski, Andrzej Stokłosa, Eugeniusz Filipowicz, Artur Konior, Janusz Chachłowski, Janusz Szafraniec, Andrzej Kalkowski, Henryk Żarnowski, Tadeusz Stożek, Janusz Wicher, Jacek Kutek, Marek Macek i Janusz Szewczyk — pokonała Armaturę 3:0 i Bonarkę 3:0, zwyciężając w finale z OHP Podgórze 6:0.

Zakończył się trwający ponad 2 miesiące finał Mistrzostw Szachowych ZKS „Tramwaj”. Tytuł mistrza Klubu na rok 1984 zdobył Józef Kijania, pracownik Elektrociepłowni w Łęgu. Wicemistrzem został Władysław Trzaski (Dział GI. Energetyka MPK), a o pół punktu za nim znaleźli się Tadeusz Zajda. (Księgowość Kosztów MPK) i Roman Dzierża (Krakowska Fa-

Uwaga szachiści

bryka Kabli). Kolejne miejsca zajęli: Władysław Tuszyński, Kazimierz Świst, Zbigniew Woch (MPK), Zbigniew Ostalski (MPK) Czesław Pyrgies, Zygmunt Marek, Adam Woch (MPK) i junior — Andrzej Kasprzyk.

*

Sobotnio-niedzielnny turniej (organizowany w każdą pierwszą sobotę miesiąca o godz. 9 przy pl. Serkowskiiego 7) w czerwcu wygrał, po raz drugi, Antoni Gramatyka z Krakowskiego Nauczycielskiego Klubu Szachowego przed Romanem Dzierżą z ZKS „Tramwaj” i Krzysztofem Obidzińskim z KS „Korona”.

Mistrz Klubu Józef Kijania tym razem zajął dopiero 10. miejsce, co świadczyć może o znudzeniu turniejem o mistrzostwo. W turnieju korespondencyjnym, w którym brał udział, zdobył drugą kategorię.

Emeryci i renciści rozpoczęli sezon turystyczny

Sezon turystyczny dla naszych emerytów i rencistów rozpoczął się 18 maja br. O godzinie 9 rano, z placu Serkowskiiego, wyjechał MPK-owski autobus, pełen zadowolonych wycieczkowiczów, kierując się prosto do Osieczan. Pogoda była jak na zamówienie — słoneczna, a dzień jak na tegoroczną wiosnę — wyjątkowo ciepły. Już na miejscu, to jest na terenie Ośrodka Rehabilitacji Zawodowej w Osieczanach, z autobusu wyszło rozbawione towarzystwo. Jedni udali się na spacer do pobliskiego lasu, drudzy na ławkę zbierać zioła, a jeszcze inni usiąść sobie w słońcu i korzystać z jego ciepłych promieni.

O godzinie 14 „podano”, jak zawsze przy takich okazjach, zawieszony, ze śmietaną, biały barszczyk. Kto chciał mógł jeszcze upiec sobie w ogniku porcję kiełbasy. Po obiedzie, na świeżym powietrzu, korzystano znów z pełnego relaksu. Około godziny 17, na podwieczorek, wszyscy dostali kawę z pysznymi, przywiezionymi z Krakowa ciastkami.

Rozbawione towarzystwo dopiero o godzinie 19, zajęło miejsce w autobusie i wyruszyło w drogę powrotną do Krakowa.

Do pełnej radości, podczas tego spotkania naszych emerytów i rencistów na terenie osieckiego Ośrodka, zabrakło tylko serdecznie zapraszanych — naczelnego dyrektora MPK Tadeusza Trzmiela i zastępcy ds. osobowych Stanisławy Kostro, których w przedsiębiorstwie zatrzymały ważne sprawy zawodowe. Wzajemnie natomiast udział w rozpoczęciu sezonu turystycznego, również zaproszeni — przewodniczący Koła ZBoWiD w MPK Stanisław Czajkowski i zastępca Marian Bławut.

W dniu 22 maja br., odbyła się dla emerytów i rencistów, wycieczka do Cieszyńska i Wisły. I tym razem również pogoda naszym seniorom dopisała. Wesoły, rozśpiewany MPK-owski autobus, przejechał dziesiątki kilometrów przez uroczę okolice województwa bielsko-bialskiego.

Kolejna wycieczka — Szlakiem Orlich Gniazd, zaplanowana została na 19 czerwca br. (M.B.)

POPLOTKUJMY...

♦ W AUTOBUSACH z ZAC i ZAW widnieje napis: „Tar. noc ob. 23.00 — 5.00”. Jeden z kierowców odczytał to następująco: „tarmosić nocą obywatelkę od 23.00 do 5.00”. Pozostaje jednak nadzieja, że pasażerowie nie będą aż tak domyślni i zagadkowe skróty odczytują właściwie.

*

♦ NIE DŁUGO minie rok, jak inż. Sokołowski pożyczył z Biblioteki Zakładowej małą książeczkę pt. „Warzywa mało znane”. Czyżby czekał aż pojawią się na targu, by wypróbować przepis?

*

♦ W KOMUNIKACIE dotyczącym kolonii letnich, organizowanych w 1984 r., znajduje się takie zdanie: „Niżej wymienione dzieci, mimo że nie spełniają warunków przynależności do NSZZ, zostały również zakwalifikowane na kolonie z uwagi na długoletnią staż pracy rodziców w MPK”. No i mamy związki zawodowe wśród uczniów szkoły podstawowej. Jeszcze trochę, a trafią do przedszkola.

*

♦ MAMY NOWĄ konkurencję... W gablocie na terenie ZAP ukazuje się gazeta „Odgłosy Skalnego Podhala”. Traktuje o związkach między MPK a góralszczyzną. Każdy numer ma swój tytuł, myśl przewodnią. Redaguje ją jak zwykle niezawodny pan Mieczysław A. Piątek. A o tyle, trzeba przyznać, jest lepszy, że gazeta jest kolorowa i wychodzi co tydzień. (tb)

BARDZO DOBRA POSTAWA LOK-owców

W rozegranych 26 maja zawodach strzeleckich o puchar prezesa Zarządu Dzielnicy LOK-Srodmieście drużyna MPK w składzie: d-ca Stanisław Sobolewski oraz Adam Pogoda i Maciej Kaczmarek zdobyła II miejsce i zakwalifikowała się do zawodów wojewódzkich. Sukces reprezentantów MPK w tych zawodach jest tym większy, że tylko niewielką ilością punktów pozwolił się wyprzedzić drużynie Wojskowych Zakładów Remontowych, nie dając żadnych szans pozostałym 33 drużynom biorącym udział w tej sportowej rywalizacji, która w tym roku

przebiegała pod hasłem 40-lecia PRL i 39 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem.

*

Natomiast 2 czerwca nasza drużyna, poszerzona jeszcze o Janusza Słowikowskiego i Zdzisława Pamulę nie dała żadnych szans pozostałym uczestnikom Wojewódzkiej Spartakiady Letnich Sportów Obronnych i zajęła zdecydowanie I miejsce w kategorii seniorów. Również w klasyfikacji indywidualnej w tej grupie I miejsce wywalczył Adam Pogoda. Gratulujemy.

*

120 LAT CHORZOWSKIEJ WYTWÓRNI „KONSTAŁ”

Jubileusz 120-lecia obchodzi w br. załoga Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstał” — zasłużonego zakładu dla polskiego przemysłu metalowego. W fabryce w latach 1945—84 zbudowano m. in.: ponad 24 tys. wagonów i platform, przeszło 5,7 tys. tramwajów, ok. 5,7 tys. lokomotyw kopalnianych oraz zmontowano ponad 220 tys. ton konstrukcji stalowych. Z okazji jubileuszu „Konstał” odznaczony został Orderem Sztandaru Pracy I klasy, przyznany przez Radę Państwa za osiągnięcia techniczne i wkład tej fabryki w rozwój krajowego przemysłu metalowego.

NA BUDOWIE STOLECZNEGO METRA

Po wykonaniu ubiegłorocznego planu w 114 proc. w br. przewiduje się kontynuowanie i kończenie prac na rozpoczętych już obiektach, tj. stacjach „Służew”, „Ursynów” i „Stokłosa” oraz w łączącym je tunelu, a także — rozpoczęcie robót przy budowie stacji „Natalin”, „Imielin” oraz tuneli B-2, B-3 i B-11 (Pola Mokotowskie). Tegoroczne zadania to m. in. przemieszczenie 315,5 tys. m sześć. ziemi, wbić 2081 pali, zmontowanie 1113 rozpór. Nowością będzie rozpoczęcie prac metodą tarczową przez niedawno wprowadzone na plac budowy Przedsiębiorstwo Robót Górniczych z Mysłowic.

100 TYSIĘCY OSÓB JEŹDZIŁO ZA DARMO

Ok. 100 tys. osób skorzystało z możliwości darmowej jazdy napowietrznym metrem w Miami, które w dniu inauguracji było dostępne dla wszystkich chętnych. 18-kilometrowy odcinek prowadzi z centrum miasta do przedmieścia na południe od Miami, mającego charakter dzielnicy mieszkalnej. Jeszcze w tym roku Miami ma otrzymać drugi, 18-kilometrowy odcinek metra „Metrorail”. Dziennie z szyb-

organizację związkową, protestując przeciwko przekazywaniu części składek na konto partii socjaldemokratycznej, największego ugrupowania politycznego Danii, pozostającego obecnie w opozycji.

LONDYŃSKA TAKSÓWKA ZMIENI WYGLĄD?

Staromodne czarne londyńskie taksówki marki „austin” stały się nieodłącznym elementem brytyjskiej stolicy. Jednakże niebawem znikną one z ulic miasta: poczynając

nych na stołecznych liniach tramwajowych, zostało wysłanych do NRD. Tramwaje typu T6bT w czasie prób technicznych w Pradze uzyskały ocenę bardzo dobrą. Główny egzamin oczekuje je na ulicach Moskwy. Tramwaj tego typu, niezawodny i bardzo ekonomiczny w eksploatacji, uzyskał złoty medal na wiosennych Targach Lipskich w 1983 r. Natomiast specjalne typy wagonów tramwajowych T5C5 będą produkowane dla Węgrom, a przebudowane

sów. W sumie kursuje ich teraz na wszystkich liniach ok. 320, co jednak nadal jest liczbą o wiele za małą w stosunku do potrzeb. W godzinach szczytu nadal wielu osobom nie udaje się wsiąść do wnętrza pojazdów, szczególnie mieszkańcom linii „7” wiodącej do Bronowic. Ze względu na nieodpowiednie parametry techniczne luków niektórych ulic tej dzielnicy nie można tam skierować przegubowców, które poprawiłyby sytuację. Na razie zdecydowano się uruchomić nową linię, a decyzja zapadła po przedwyborczym spotkaniu z umiemytą tą sytuacją mieszkańcami Bronowic.

POZAZDROŚCIĆ OPIEKUNÓW

Dyrekcja i załoga MPK w Częstochowie opiekują się drużyną katingowców. Za zdobycie w ub. sezonie sportowym 3 tytułów mistrzów Polski (w kategoriach młodzieżowej i popularnej oraz indywidualnie — Henryk Długosz), zakład opiekuńczy ofiarował drużynie wycofany z eksploatacji, a zaadaptowany do potrzeb katingu (wydzielone miejsca dla 16 osób oraz oddzielne pomieszczenie dla 10 wózków katingowych) autobus. Można sądzić, że po takim prezencie, który bardzo ułatwi działalność, wyniki sportowców „Ogniwa MPK” będą jeszcze lepsze

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



kiej kolei miejskiej ma korzystać 125 tys. dojeżdżających.

PROTEST KIEROWCÓW W STOLICY DANII

Ruch uliczny i koleje podmiejskie zostały częściowo zablokowane w stolicy Danii przez członków związku zawodowego kierowców, którzy domagali się od przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej usunięcia z pracy 9 kolegów za to, że wystąpili ze związku zawodowego. Usuwając ciężarówki blokujące główne arterie komunikacyjne i manifestantów siedzących na torach kolejowych, policja duńska aresztowała 21 strajkujących.

Kierowcy, którzy są przedmiotem konfliktu między związkiem zawodowym kierowców a przedsiębiorstwem komunikacyjnym, opuścili

od 1985 roku zastępowane będą nowymi, bardziej nowoczesnymi samochodami osobowymi. Ale zmiana ta nie przypadła do gustu wielu londyńczykom. „Nasze taxi — to swego rodzaju relikwia — oświadczył pewien oburzony biznesmen. Zmienić je to samo, co pomalować — na biało londyński Tower. Po co i komu jest to potrzebne?”

NOWE TRAMWAJE Z PRASKIEJ „TATRY”

W praskich zakładach „Tatra”, gdzie buduje się tramwaje, każdego roku opanowuje się produkcję minimum jednego nowego typu. Ostatnio zakończono tam montaż nowoczesnego tramwaju typu Kt4D. Pierwszych 10 tego typu tramwajów, po pomyślnym przejściu prób eksploatacyj-

tramwaje typu Kt8 w niedalekiej przyszłości pojawią się na ulicach Pragi i innych miast Czechosłowacji.

KOCHAM CIĘ, KARINE!

24-letnia Angielka — Karine Pearce nie potrafiła oprzeć się 28-letniemu Paulowi Williamowi, który w nader oryginalny sposób wyznał jej swoje uczucia. Zakochany młodzieniec wynajął londyńskiego piętusa, na którym umieścił ogromny transparent ze stosownym wyznaniem i zajął pod miejscem pracy wybranki serca. Oświadczenia zostały przyjęte.

NOWE POŁĄCZENIA W LUBLINIE

Tabor lubelski MPK zwiększył się ostatnio o 20 autobu-