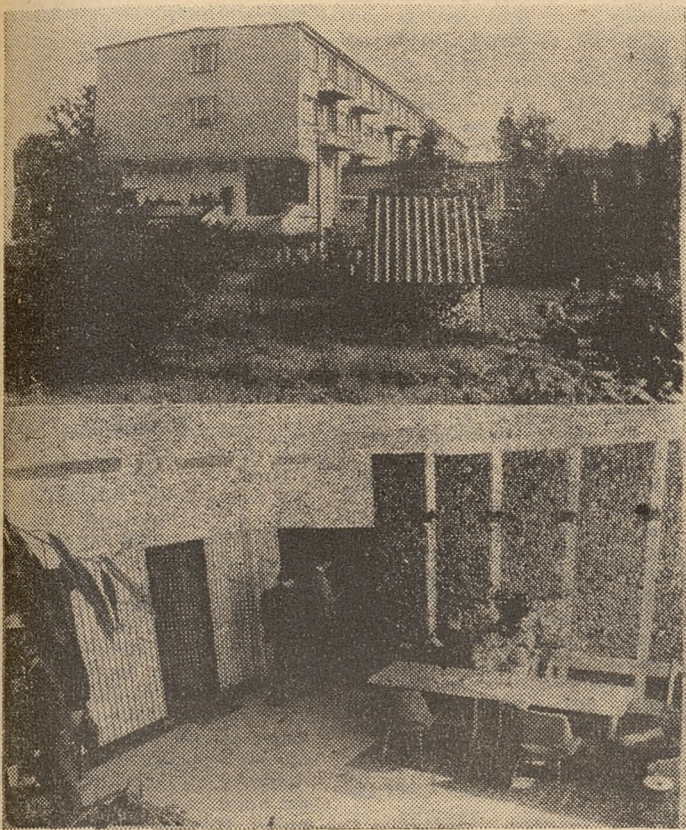




POSIEDZENIA Prezydium Rady Pracowniczej są wielogodzinne i burzliwe. Wielokrotnie pisałam, iż zakres działania Rady jest ogromny, kompetencje i uprawnienia także. To niezależnie od dykcji przedsiębiorstwa przedstawicielstwo załogi ma więc zadanie nie lada. W Radzie praca jest społeczna, sama znajo-

klady złej działalności czy też nieprawidłowości, poparte przykładem danego zakładu, odbierają jako ataki pod swoim adresem, mniej jako ważny problem do rozwiązania. Złe to i dobrze. Trzeba bowiem umieć reprezentować swoją załogę, ale nie zawsze interes Przedsiębiorstwa i załogi musi być zgodny z posz-

Z PREZYDIUM RADY PRACOWNICZEJ

Są sprawy, które budzą emocje

mość przepisów, często się zmieniających, a dotyczących zarządzania, musi być bardzo duża. Toteż Rada, jak podkreśla jej przewodniczący, ciągle się uczy. Owszem, zdaje się, iż długo i wnikliwie dyskutowane są problemy nie tyle może błahie co mniejszej wagi. Często też członkowie Rady bardziej utożsamiają się z zakładem, z którego pochodzi, niż z całym przedsiębiorstwem, toteż omawiane przy-

czegółowymi jego jednostkami organizacyjnymi chociaż teoretycznie zgodny być powinien. Trzeba wiele umiejętności i dyplomacji, by te dwie sprawy godzić.

Jednym z głównych problemów są finanse przedsiębiorstwa, podział całego funduszu i zysków. Chociaż Rada Pracownicza nie ustala płac załogi, w tym także wynagradzania i premii dyrektora, to już (Ciąg dalszy na str. 5)

Pojadą do NRD

47 UCZNIÓW Przyzakładowej ZSZ MPK, zakwalifikowanych zostało na obóz wycieczkowy do NRD. Jest to forma wyróżnienia za całoroczne wyniki w nauce, działalność w kołach zainteresowań jak również w pracy społecznej i organizacji ZSMP. (M.B.)



16 czerwca odbyła się Spartakiada Pracowników MPK. Piszemy o niej na str. 5.

Jeszcze o wyborach

NA PRZEDWYBORCZYM spotkaniu kandydatów na radnych z naszego przedsiębiorstwa i innych podgórskich zakładów pracy, z załogami tych zakładów jakie odbyło się 11 czerwca br., w świetlicy MPK przy ulicy Brożka, uczestniczyli między innymi: dotychczasowy przewodniczący Rady Narodowej m. Krakowa Apolinary Kozub, prezydent m. Krakowa Tadeusz Salwa, sekretarz KD PZPR w Podgórzu Jan Kozak, naczelnik Dzielnicy Podgórze Marian Kulig i przewodniczący DR PRON w Podgórzu Zdzisław Zgud.

Przewodniczący Rady Narodowej m. Krakowa, równocześnie kandydat na radnego do kolejnej kadencji, w wystąpieniu swoim poruszył szereg istotnych problemów naszego miasta. Mówił więc o ochronie środowiska, o tym, że zbyt łatwo dotąd rozliczany był przemysł, co doprowadziło nas na krawędź katastrofy ekologicznej, że jest to olbrzymia odpowiedzialność nie tylko w stosunku do ludzi żyjących, ale również pokoleń. Przypominał o takich czynnikach potrzebnych dla życia mieszkańców jak woda i ciepło, a więc o inwestycji

wodnej w Dobczycach, również o złej gospodarce i bez trosce konsumentów wody, wreszcie o budownictwie mie-

szkanowym — około 80 tysiącach oczekujących na mieszkania. Równocześnie o ni- (Ciąg dalszy na str. 2)



PROBLEMY MOTORNICZYCH

Dlaczego odchodzą

MOTORNICZOWIE są grupą zawodową, w której w ostatnim okresie skupia się największa uwaga służb kadrowych naszego przedsiębiorstwa. Dzieje się tak za przyczyną ciągłego niedoboru kadrowego w obrębie tej kategorii zawodowej. Wystarczy pobeżnie choćby zerknąć do statystyk kadrowych, by okazało się, że powyższe sformułowanie nie jest gołosłowne. I tak, w 1983 r. odeszło z ZTP, korzystając z różnych form zwolnienia, 55 motorniczych pracujących w pełnym wymiarze godzin i 58 pracujących w niepełnym wymiarze godzin. Do tego należy dodać 6 motorniczych, którzy, choć nie odeszli z MPK, ale przeszli do innego zakładu i na inne stanowiska pracy. Wprawdzie w tym samym roku do ZTP przyjęło 59 motorniczych pracujących w pełnym wymiarze i 62 w niepełnym, niemniej jednak — wg stanu z końca marca br. — przy ówczesnej liczbie 301 zatrud-

nionych w pełnym wymiarze i 149 w niepełnym, braki w zatrudnieniu motorniczych w pełnym wymiarze godzin wynosiły 69 osób. W tym samym roku z ZTH odeszło 59 motorniczych, 8 przeniesiono na zaplecze, 7 przeszło do innych zakładów, 1 został przeniesiony na etat umysłowego (mowa o zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin). Przyjęło 62 motorniczych pełnowymiarowych, mimo tego — wg stanu z lutego br. — przy 281 zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin i 82 w niepełnym, brakuje 58 motorniczych „pełnowymiarowych”.

W SKALI CAŁEGO PRZEDSIĘBIORSTWA biorąc pod uwagę tylko zatrudnionych w pełnym wymiarze, w 1983 r. odeszło z MPK bądź też z wykonywanego zawodu 136 motorniczych, przyjęło ich zaś 121. Mimo uzupełniania bieżą- (Ciąg dalszy na str. 4)

MUSZE się od razu zastrzec, iż takim tytułem wyrzadzam sporą krzywdę panu Waldemarowi Mroczkowi, kierownikowi naszego Ośrodka Szkolenia Zawodowego, który od lat zabiega o integrację wysiłków szkoleniowców wszystkich przedsiębiorstw, bo przecież w jedności siła. Zastrzeżenie drugie — obserwując od lat z sympatią te wysiłki p. Waldemara, mając wgląd w ich dokumentację, nie zga-

miczne — chodzi o to, by nie dublować działań, badań etc. No i argument programowy — w tej chwili jest bardzo źle tak z koncepcją, jak i realizacją różnego typu szkoleń, zmieniają się też, często radykalnie potrzeby, poziom słuchaczy.

Przejdźmy bezpośrednio na podwórko przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Tu, jak i w całym transporcie, system szkolenia zawodowego nie jest

SZKOLENIOWCY W OFENSYWIE

Lepiej późno niż wcale

dzam się z nim w wielu kwestiach i to zasadniczych. Postaram się jednak w miarę obiektywnie napisać com widział i słyszał oraz z całości własne wnioski wysnuć.

Dziś o pozornych oczywistościach, czyli o tym, dlaczego potrzebny jest wspólny front ośrodków szkolenia. Zaczniemy od tego, że w dobie reformy gospodarczej razem oznacza po prostu taniej i jest to argument niepodważalny, jak też nie wymagający komentarza. Drugi ma też podłoże ekono-

w dostatecznym stopniu spójny z potrzebami — stąd np. absolwenci szkół zawodowych nie mają odpowiednich kwalifikacji do wykonywania samodzielnych i specjalistycznych napraw nowoczesnych autobusów. Szkolne „niedoróbki” obciążają dodatkowymi zadaniami ośrodki szkolenia zawodowego, a te nie zawsze są w stanie „przerobić” podstawowych kursów. Oczywiście najprościej byłoby sobie życzyć, aby szkoły realizowały programy maksymalnie zbliżone (Ciąg dalszy na str. 3)

Podsumowanie TMMT

25 CZERWCA br., nastąpiło uroczyste podsumowanie eliminacji wojewódzkich TMMT. W kategorii projekty „pozostałe” — nagrodę w wysokości 8 tysięcy złotych, otrzymali Paweł Rożek i Tadeusz Stefani z ZAC za projekt „stanowisko do wulkanizacji membran miechów powietrznych autobusów PR-110 i Ikarus”, wyróżnienie bhp i nagrodę 4 tysiące złotych Jacek Jabłoński z ZTH za projekt „stanowisko diagnostyczne do badania przekładników PST-257-a, po naprawie warsztatowej”, w kategorii „organizatorzy” II miejsce i nagrodę 15 tysięcy złotych, przyznano za całokształt działalności Zakładowej Komisji Organizacyjnej TMMT.

Obóz młodzieży

15 CZERWCA br., wyjechało pierwszych 16 osób, na młodzieżowy obóz do Zatok Siempińskiej nad jezioro Wigry. Uczestnikami tego turnusu są: honorowi dawcy krwi, młode małżeństwa i 4 wychowanków z Zakładu Wychowawczego, których koszt pobytu na obozie pokrywa MPK.

U wodniaków

WIELU było chętnych na kurs żeglarski jaki zorganizowany został przez Tramwajowy Klub Wodny. Płóć miejsc musiała zostać jednak ograniczona z uwagi na brak odpowiedniego sprzętu — łódek. W efekcie 22 czerwca br., na kurs żeglarski wyjechało tylko 10 osób.

19 CZŁONKÓW Tramwajowego Klubu Wodnego od 21 do 24 czerwca br., brało udział — reprezentując MPK — w jubileuszowym, bo pięćdziesiątym już Międzynarodowym Kajakovym Spływie na Dunajcu.

(Dokończenie ze str. 1)

skim tempie budownictwa mieszkaniowego, co prowadzi do konieczności ożywienia inwestycji indywidualnych. Poddał krytyce angażowanie przedsiębiorstw przemysłowych z całym ich potencjałem do budowania bloków mieszkalnych. Przypomniał, że Podgórze jest olbrzymim terenem budownictwa mieszkaniowego, z którego korzysta cały Kraków. Mówił także o ochronie zdrowia. Zbyt małej jeszcze ilości w stosunku do mieszkańców łóżek w lecznictwie zamkniętym i o tym, że większej kontroli wymagają inwestycje służby zdrowia, chociażby budujący się w Podgórzu przez dziesięciolecie — Szpital XXX-lecia. Następnie komunikacji i związanych z nią budów węzłów i arterii. Ochronie zabytłok — procesie rewaloryzacji około 6 tysięcy obiektów.

mat budownictwa mieszkaniowego, że należy mieć na nie inne spojrzenie — zaprzestać budowy ciężkich budynków „bunkrów”, a pomyśleć o innym rozwiązaniu tej nabrzmiałej sprawy. Stwierdził również, że budując nowe osiedla mieszkaniowe zupełnie się nie myśli o drogach komunikacyjnych, ani o punktach na końcówkach dla potrzeb załogi MPK. Motorniczy Józef Hodurek z ZTH jako mieszkaniec Podgórza, krytycznie podszedł do sprawy dwuzmianowej nauki dzieci w szkołach, które z zajęć wracają do domów dopiero o godzinie 19.00. Szokującą zabrzmią jego słowa, że w Podgórzu znajduje się 40 szkół, w których kupić można alkohol i tylko 2 księgarnie, w których nie można kupić Motorniczy z ZTP Jan Piotrowski stwierdził, że znów zapomniano o komunikacji przy planowaniu

nowymi zwiększenie produkcji artykułów przemysłowych i dostarczenie ich do sklepów. Jeżeli chodzi o budownictwo mieszkaniowe, to olbrzymi nacisk władz miasta i partii idzie w kierunku rozwijania budownictwa indywidualnego. Nie będziemy dopuszczać — powiedział — do budowania osiedli mieszkaniowych nie patrząc na kompleksowość. Wiele uwagi poświęci się lepszej pracy administracji. Duży nacisk położony się na powiększenie zieleni — drzew, krzewów. W tym ostatnim władze miasta liczyć będą na pomoc mieszkańców. Stwierdził, że musi nastąpić poprawa czystości miasta. Zakupione zostaną dla Krakowa kolejne centrale telefoniczne. Centralna inwestycja realizowana będzie w Dobczycach — woda dla miasta, ale będą też inne doraźne. Prezydent przyrzeka, zajmijmy się też drogami w nowych osiedlach i sprawami

Lepiej późno niż wcale

(Dokończenie ze str. 1)

do aktualnych potrzeb, były bardziej elastyczne — są to jednak pobożne życzenia. W tej sytuacji ośrodki muszą na siebie przyjmować i tego garba. Szkoda tylko, że z tym bardzo ważnym problemem — dostosowywania formalnej, tradycyjnej wiedzy do coraz poważniejszych wymogów stale unowocześnianego konkretnego stanowiska pracy — ośrodki pozostawione zostały same. Brak jest np. podreczników, odpowiednich do posiadanych kwalifikacji słuchaczy, które zawierałyby część ogólną (opis zespołów, podzespołów i części danego pojazdu) i szczegółową, zawierającą oprócz konkretnych rysunków również sposoby usuwania niedomagań i wykonywania wszelkich napraw. Istnieje też problem z pomocami dydaktycznymi. Nie chodzi tu już tylko o tradycyjne plany i przekroje, ale przede wszystkim o nowoczesne modele funkcjonalne, przy pomocy których prowadziliby się praktyczne ćwiczenia w usuwaniu niedomagań. Te tematy już podjęto, ale jak — o tym już później.

Z jakimi siłami przystępują ośrodki do integracji? W każdym przedsiębiorstwie komunikacyjnym istnieje przynajmniej „komórka szkolenia, ośrodki duże, wiedzące istnieją w dziesięciu. Na mniejszą skalę ośrodki dogadywały się z sobą wcześniej, ale dopiero w pierwszej dekadzie września 1983 r. doszło do spotkania służb szkoleniowych w MPK Łódź. Tam, oprócz dyskusji nad zadaniami wynikającymi z wdrażania prawa o ruchu drogowym i wymianą doświadczeń bieżących, wyłoniła się koncepcja, by przestać narzekać i powołać zespół roboczy, który

zawidencjonowałby potrzeby, bolączki szkoleniowe. W tym zespole roboczym weszli przedstawiciele MZK Warszawa, WPK Katowice, MPK Kralupy (oczywiście przewodniczącą spółową), WPK Gdańsk, MPK Poznań, MPK Lublin i MPK Łódź — a więc w praktyce, prawie największych ośrodków.

Zespół pracował się zdalnie, przygotowane i przesłane adresom szeregu udziałów (choćby przed wszystkim o sorty: Administracji i Gospodarki Przemysłowej oraz Komunikacji, jak i o Zrzeszenie Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej) wiele konkretnych wniosków, propozycji współpracy, rozwiązań najtrudniejszych problemów. Z niemałym trudem przygotowane też materiały, kolejne duże spotkanie szkoleniowych w Białymstoku, które odbyło się w dniach 7-8 czerwca.

O spotkaniu, o jego rezultatach napiszę w następnym numerze. Tu tylko powiem, iż na z oficjeli, przedstawicieli resortów czy Zrzeszenia nie przybyło. Z pewnością nie jest nikim przyjemnie, gdy jego kilkumiesięczna praca idzie na marne, nie ma do kogo kierować wniosków czy też prowadzić niezbędnych ustaleń. Ale czy przypadek członkowie zespołu robczego nie byli zbyt grzeczni do „góry”, nie nękali jej zbyt słabo? Bo przecież tak to już niestety bywa, że gdy się już nie przypomni, to jego choćby najważniejsze wnioski i pomysły leżą bezczynnie w szufladzie jakiegoś urzędnika. Boję się, by ten urzędnik nie stanął na drodze jakiejś słusznej idei, której nasz przedsiębiorstwo prowadzi. A więc, Zespole, do boju!

ADAM LAC

JESZCZE O WYBORACH

które prowadzone w dotychczasowym tempie ukończone mogą zostać dopiero za 100 lat. Koniecznej więc zmiany stylu pracy — zaniechaniu remontów kapitalnych, a wprowadzeniu remontów profilaktycznych. I o tym, że pomyśleć należy również o zabytłokach Podgórza. Wspomniał także że jedną z uchwał Rady Narodowej jest korekta granic województwa krakowskiego, które ze zmianą straciło bazę zaopatrzeniową i tylko w 40 procentach zaspokaja teraz problemy żywnościowe. W przypadku tym chodzi również o ukształtowanie przez wieki więzi geograficznej i demograficznej.

W dyskusji poruszono wiele istotnych dla mieszkańców Podgórza i miasta spraw. Sekretarz POP z ZAW Michał Małek zadał dwa pytania — dlaczego nie ma w naszym mieście programu zadrzewienia i za ile lat jego dzieci, którym założyl książeczki mieszkaniowe otrzymają te mieszkania. Mówił również o dokonywaniu wręcz „cudów” przez kierowników MPK na drogach nowych osiedli, zupełnie nieprzystosowanych do funkcjonowania komunikacji. Kierownik ZAW Antoni Goc, wyraził swoje zdanie na te-

nowych osiedli Zaborze — Ruczaj — Skotniki. Dla tak wielkiego Podgórza nie pomyślano też o budowie jedziny tramwajowej. Pyta czy nie powinno się tworzyć ochronnych pasów zieleni w naszym mieście? Krytykuje usytuowanie niedzielnych giełd staroci jakie odbywają się w centrum miasta przy Hałi Targowej na Grzegórkach i które jego zdaniem winny zostać przeniesione chociażby ze względu na pozostające po transakcjach handlowych sterty śmieci, gdzieś na peryferie. Przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski powiedział, że jako wyborca oczekiwać będzie aby radni zajęli się budownictwem mieszkaniowym. Krytykując adaptację dla młodych strychów na mieszkania, stwierdził, że dorobkiem Polski Ludowej było wyprowadzenie ludzi z piwnic i strychów. Młodzi oczekują innej formy rozwiązania budownictwa dla siebie.

Zabierając głos, prezydent m. Krakowa Tadeusz Salwa stwierdził, że za pięć miesięcy br. dobra jest w naszym województwie dynamika produkcji, rosną oszczędności paliwa, energii, materiałów. Ważną sprawą jest teraz między

ruchu drogowego między innymi światłami na przejściach, bo życie ludzkie, jest przecież najważniejsze. Strychy na mieszkania? Nie. Młodzi muszą mieć inną szansę.

Głos zabrał jeszcze naczelnik Dzielnicy Podgórze Marian Kulig. Stwierdził że dzielnicowy program wyborczy, oparty jest również na tym co ludzie podnosili na spotkaniach i są realne perspektywy do załatwienia tych spraw. Mówił między innymi o rozwoju budownictwa w dzielnicy, komunikacji w nowo budowanych osiedlach. Poruszył sprawy kultury — zaadaptowania jednego z budynków przy ulicy Limanowskiego na dzielnicowy dom kultury, pomieszczenia w Ryńku Podgórskim na księgarnię, a dawniej pod nazwą „Rękawka” knajpy, na salon wystawowy. Za najtrudniejsze w Dzielnicy uznał problemy szkół.

Ostatnie spotkanie przedwyborcze w MPK z udziałem władz miasta i dzielnicy, podsumowało sprawy najważniejsze, które zawarte zostały w programie wyborczym i są wytycznymi do działania dla tych, którzy wejdą w skład nowych rad.

MARIA BUBACZEWSKA

NOWOŚCI W PKZP

NIECO CZASU upłynęło już od Ważnego Zebrania Sprawozdawczego Delegatów Pracowniczej Kasy Zpomogowo-Pożyczkowej przy MPK, które uchwaliło poprawki do regulaminu. Ukazały się one ostatnio w formie aneksu. Ponieważ zawiera on wiele korzystnych rozstrzygnięć, a jednocześnie siłą rzeczy przedstawia tylko tekst samych zmian, „pokusił się „ożenić” tekst zmian ogłoszonych w aneksie z treścią zmienianych punktów regulaminu, wyodrębniając graficznie nowinki.

Nowe brzmienie uzyskały następujące fragmenty „REGULAMINU PRACOWNICZEJ KASY ZAPOMOGOWO-POŻYCZKOWEJ PRZY MPK W KRAKOWIE”:

1. Wysokość wkładu, obowiązująca wszystkich pracujących członków PKZP — wynosi 1% zarobku brutto z zaokrągleniem końcówki w górę lub w dół — do pełnych co najmniej 100 zł. Najniższa wysokość miesięcznego wkładu dla wszystkich pracujących członków PKZP (z wyjątkiem emerytów, rencistów i wdów) wynosi 100 zł.
2. Wysokość miesięcznego wkładu, obowiązująca wszystkich emerytów, rencistów i wdów oraz uczniów jest jednolita i wynosi 80 zł.
3. Wysokość udzielonej pożyczki ratowanej na cele bieżące, mimo zachowania warunków wyn. w ust. 1 lub 2, nie może być wyższa niż 80 000 zł, a w ramach wkładów — do ich wysokości.
4. Wniosek o udzielenie nowej pożyczki może być rozpatrywany przez Zarząd PKZP dopiero po jego potwierdzeniu przez Księgowość PKZP, że nie posiada żadnego zadłużenia na swoim koncie.
5. W razie skreślenia z listy członków PKZP, wkłady członkowskie zostaną wypłacone w całości, jeżeli członek nie posiada zadłużenia przekraczającego jego wkłady członkowskie i nie był żyłantem, w terminie jak w ust. 1 i 2 § 29.
6. Jednocześnie wprowadzono zmiany w „Regulaminie Kasy Funduszu Pożniernego przy PKZP”, a ściślej mówiąc w „Uchwale nr 3”, ustanawiając wszędzie wyższą kwotę zapomóg pośmiertnych (w nawiasach kwoty dotychczasowe):
 - a) za członka Kasy lub współmałżonka pozostającego w chwili śmierci we wspólnocie domowej z członkiem Kasy (§ 6a „Regulaminu”) — 35 000 zł (30 000);
 - b) za dzieci — do lat 16, własne lub adoptowane (§ 6b), —

(Dokończenie na str. 2)

Przypominamy

ja wiele do życzenia. W związku z tym dyrektor ds. komunikacji autobusowej, Stanisław Kowalewski polecił kierownikom zakładów omówić z kierowcami występujące nieprawidłowości oraz formy pomocy osobom niepełnosprawnym, rozpropagować je na terenie zakładów, a także na bieżąco kontrolować i uzupełniać oznakowanie miejsca dla inwalidów.

Przypominamy więc kierowcom o ich podstawowych obowiązkach. Powinni oni: każdorazowo umożliwić inwalidom i osobom niepełnosprawnym wejście i opuszczenie autobusu wszystkimi drzwiami, przed ruszeniem z przystanku upewnić się, czy wszyscy wysiedli, nie przytrząskując pasażerów drzwiami, należyście ustawić wszystkie lusterka wsteczne i bieżąco kontrolować ich właściwe ustawienie, łagodnie ruszać i hamować, pokonywać zakręty z mniejszymi prędkościami, nie przejeżdżać przystanków, wjeżdżać do zatok i zatrzymywać się blisko krawężnika, nie blokować skrzyżowań, nie wymuszać pierwszeństwa przejazdu, prawidłowo włączyć się do ruchu i zachować szczególną ostrożność na przejściach dla pieszych. (4)

W społecznym czynie

W ZAW jest wyjątkowy klimat do podejmowania czynów społecznych, a wykonane w ich ramach prace, zarówno na rzecz samego Zakładu, jak i przedsiębiorstwa, dają nie tylko olbrzymie oszczędności, ale również wiele satysfakcji załodze, która po gospodarsku podchodzi do wielu spraw na swoim terenie. W ramach podejmowanych czynów społecznych, przepracowano już w br. setki roboczogodzin. Dla swojego Zakładu i przedsiębiorstwa poświęcono wolne od pracy soboty, niedziele, a nawet godziny całonocnej pracy zawodowej.

W br. podjęte zostało między innymi długofalowe zobowiązanie na sumę 10 mln złotych, które obejmuje modernizację stolówki szatni pracowniczej i uczniowskiej, całkowity remont WC, porządkowanie obiektów, malowanie znaków drogowych wewnątrz obiektu oraz przed Zakładem, modernizację i wystrój pomieszczeń biurowych oraz korytarzy.

W czynie społecznym, zainicjowanym przez XV POP i XV Kol ZSMP w ZAW, załoga Zakładu pracowała w wolną od pracy sobotę 24 marca br. W czynie tym między innymi wziął udział dyrektor MPK Tadeusz Tramiel, zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej Stanisław Kowalewski i sekretarz KZ PZPR Józef Stręk. W marcowym czynie wykonano wiele prac, ale przede wszystkim zasadzono drzewka — przy wjeździe na teren Zajezdni. Kiedy w przyszłości wyrosną na dorodne drzewa, liście ich zapewne będą o tych, którzy je tu sadzili. Praca w tym czynie zakończona została uroczystym ogniskiem, jakie rozpalono na przyległych do Zajezdni ławkach i pieczeniem kiełbasy.

Z kolei, 19 maja br., również w wolną od pracy sobotę, zorganizowano czyn z okazji 40-lecia PRL. Wcześniej pomyślano o zradiofonizowaniu we własnym zakresie całego Zakładu, toteż praca w tym czynie, przebiegała przy lekkiej i przyjemnej muzyce jaka płynęła z zainstalowanych w kilku miejscach głośników. A po pracy zjedzono wspólny posiłek — regenerujący siły bigos. I tym razem wykonano siłami społecznymi dla swojego Zakładu, kawał dobrej roboty.

Z pracą w czynie społecznym, załoga ZAW w niedzielę, 9 czerwca br., wysłała poza bramy swojego Zakładu. Wszystkich chętnych zawieziono do modernizowanego Ośrodka Rehabilitacyjno-Wypoczynkowego w Osieczanach, gdzie na tyłach budynku przystąpiono do przygotowania miejsca pod letnią kawiarnię. Wykonane tu prace, trudno zaliczyć do łatwych, a i pogoda pracującym nie sprzyjała — było zimno i deszczowo. Mimo tego udział w czynie wzięły całe rodziny. Tylko dzieci przebywały w tym czasie w świetlicy Ośrodka, gdzie oglądały program telewizyjny i korzystały z gier i zabaw, które później otrzymały w prezencie. A po skończonej pracy, wszystkich ugostczono smaczną gróchówką z wkładką.

Załoga ZAW, i nie tylko ona, widzi swój wkład pracy wniesiony w czynnach społecznych i to mobilizuje ją do dalszych działań w tym zakresie. A na zakończenie trudno nie wspomnieć o tym, że Zakład na Woli osiągnął w br. w wiosennym przeglądzie warunków pracy — II miejsce w skali całego przedsiębiorstwa i I miejsce w trakcji autobusowej.

Za liczny udział w podejmowaniu i wykonywaniu czynów społecznych, serdeczne podziękowanie za pośrednictwem „Sygnałów MPK” składa załozce ZAW — kolektyw społeczno-polityczny Zakładu na Woli. (M.B.)

WIELKI MYŚLICIEL, chiński filozof Konfucjusz powiedział — „dni się dłużej, ale lata szybko przemijają”. Miał rację, jego stwierdzenie sprawdza się w życiu całkowicie.

Jakże to wszystko przeminęło i już w tym roku obchodzimy 40-lecie PRL — bez wojny całe 39 lat.

Wojna — jej tragizm i okrucieństwo, czasem dziwię się, jak ja to wszystko przeżyłem. Żadne pióro, żaden film nie potrafią oddać realizmu tej totalnej strasznej wojny. Z bronią w ręku przeżyłem ją i nie potrafię własnymi słowami opisać września 1939 r., kampanii II Korpusu WP we Włoszech, co mi wtedy ścisnęło gardło i przed oczami przesunęła się film zakodowany w mózgu — czy jest taki lekarz, który potrafiłby to usunąć?

NATOMIAST z przyjemnością opisuję swoje spotkania z ciekawymi i mądrymi ludźmi, na mojej wojennej drodze.

Otóż, wczesną wiosną 1943 r. II Korpus WP został skierowany z Iraku przez Syrię i Liban do Palestyny — dzisiejszego Izraela. Czulem się źle — chociaż początkowo lekceważyłem to sobie — o to po prostu taka sobie

ce, jakieś 40 metrów przede mną i chwilę patrzył na mnie — była od niego jakaś dostojałość — siwe włosy, z myką na głowie, pofalowana długa broda, czarne brwi i głębokie duże oczy — wypisz wymaluj Mojżesz. Tak zdębiałem, że nie wiedziałem, jak się zachować. Starzec skłonił mi głowę, ja mu skinieniem odpowiedziałem, a on ruszył i wszedł do przedszkola.

Po niespełna godzinie piękna Rachel, „przegnała” mnie do pokoju, że jest już za gorąco a w pokoju jest wiatrak u sufitu, no i trzeba zjeść obiad — kwaśne mleko znowu, psiakrew. Po tym „bielutkim” obiedzie odwiedził mnie kierownik Jakub. Zapytałem go, kto to jest ten dostoja staryzec, który wszedł do przedszkola?

Jakub wznosił oczy do góry, emoknal i powiedział — o, to pan porucznik widział naszego wielkiego Rabbi Izaaka (nazwiska nie pamiętam), to pan ma wielkie szczęście, to jest wielki uczony mądry Rabbi, na którego spłynęła łaska Boża — on patrzył na pana? — to już bardzo wielkie szczęście — on przybył do nas z Krakowa w 1936 r. — on ma wielkie wpływy tutaj, często jeździ do Bejrutu, do bisku-

dać było jakim wielkim szacunkiem darzą go ludzie — nawet piękna Rachel gdzieś zniknęła.

A on mówi — tak mój synu, ja kocham Polskę, tam się urodziłem, to moja ojczyzna i tu ta izraelska ziemia też moja ojczyzna. Dziwisz się, że tak mówię? Taki jest los naszego narodu, żyjemy w „diasporze”, w rozproszeniu w różnych krajach świata, ale już niedługo będziemy mieli tutaj swoją ojczyznę i stukając łaską w ziemię — tutaj ja będę pochowany.

Umówiliśmy się, że będzie przychodził codziennie na pogawędkę, z wyjątkiem soboty, co jest zrozumiałe.

W następnych rozmowach mówiliśmy o polityce, religii, o jego kłopotach z Żydami i Anglikami, o międzynarodowej wspólnocie żydowskiej, o mądrych i głupich — bogatych i biednych Żydach. W tak szczególnych i otwartych rozmowach często miałem inne zdanie, ale on to przyjmował spokojnie, nigdy nie zareplikował ostro, szanował moje zdanie, chociaż wyczuwałem instynktownie, że gdybym był Żydem, to by mnie skarcił, a przecież w stosunku do niego, wiekiem byłem młokosem — 32 lata.

Ze wspomnień
kombatanta

TAK, MIAŁEŚ RACJĘ, RABINIE

prozaiczna biegunka. Ale w Palestynie tak osłabłem, że lekarz brgady skierował mnie do naszego szpitala koło miasteczka Rechowoth. Lekarze kiwali nad mną głowami, zapisali pastylki i pigułeczki, pocieszyli, ale ja po trzech dniach leczenia już nie mogłem się na łóżku. W tej sytuacji przestraszyli się i posłali z angielskiego szpitala lekarza pułkownika, specjalistę od chorób tropikalnych. Ten zbadał mnie, wszystkie pigułki kazał wyrzucić i poradził, aby mnie dać co najmniej na 2 tygodnie do żydowskiego Kibucu — przekładając na język polski, do Żydowskiej Spółdzielni Rolniczej.

Pod opieką tego angielskiego lekarza przewieziono mnie do tego Kibucu, gdzie Żydzi chętnie przyjmowali w gościnę żołnierzy potrzebujących rehabilitacji po chorobowej.

Wjeżdżając do Kibucu zdawało mi się, że wjeżdżam do raju — po prostu wśród drzew pomarańczowych, mandarynkowych, bananowych i innych krzewów porożnięte parterowe domki w śnieżnobiałym kolorze z rabatami kwiatowymi. We wszystkich pomieszczeniach — jak się później przekonałem — superkomfort i sterylna czystość.

Zawieźli mnie do tzw. infirmerii i tu lekarz angielski polecił siostrze — którą nazwałem Rachelą — dawać mi przez tydzień świeże chude kwaśne mleko. Podał jej swój numer telefonu i powiedział, że za tydzień mnie odwiedzi, o ile siostra wcześniej do niego nie zadzwoni, ale tego nie spodziewa się, dodając, że Polacy są twardzi.

Opiekę miałem wspaniałą, piękna Rachela pochodziła z biednej rodziny z Częstochowy, a kierownik Kibucu pochodził z Tarnowa i znał dobrze Kraków, jak również z Polski było kilku rob talików.

Będąc pod tak troskliwą i życziwą opieką, po czterech dniach pod nieobecność pięknej Racheli, wstałem, w piżamie wyszedłem do ogrodu i usiadłem na ławeczce w cieniu pomarańczowego drzewa.

Łozgadając się wokół, zorientowałem się po wielu i pici kręcących się ludzi, że na prawo jest żłobek, dalej przedszkole, dalej domki rodzinne, w lewo domki robotnicze i robotników stanu wolnego, a z tyłu dom administracji i szkoła, a wokół olbrzymi kwitnący sad.

W pewnym momencie zobaczyłem, jak z bramy w kierunku przedszkola idzie powoli starzec w czarnym jedwabnym chalcie. Uszczypnąłem się w rękę — czy ja śnię? — a może anioły przetrwały mnie na krakowski Kacimierz? Starzec stanął na drodze,

pa waszego, z którym jest bardzo zaprzyjaźniony — ho, ho, to wielki, mądry uczony filozof.

Jakub jeszcze długo mógł opowiadać o Rabinie Izaaku, ale go piękna Rachela wyprosiła, aby mnie nie męczył.

Przy kolacji — znowu to kwaśne mleko — Rachel podala mi 3 pigułki, zdziwiłem się, ale ona wyjaśniła mi, że dzwoniła do angielskiego pułkownika i on kazał mi to dać, to jest na wzmocnienie oraz z zadowoleniem oświadczyła mi, że pułkownik pozwolił wychodzić mi na ogród, ale mam unikać słońca.

Pod wieczór Jakub przyszedł do mnie z nowiną. Mianowicie telefonował do niego Rabbi i wypytywał się o mnie. Jak dowiedział się, że jestem z Krakowa, kazał Jakubowi spytać się, czy może jutro ze mną porozmawiać. Naturalnie zgodziłem się i powiedziałem, że to będzie dla mnie wielkie zaszczyt. I Jakub uciechony poleciał do telefonu.

Na drugi dzień na śniadanie podała mi mocno rozgotowany grybek — gdy go zobaczyłem o mało nie wycalałem ją z radości. Przy tym „autym” śniadaniu poprosiłem Rachelę, aby wyprasowała mi mój tropikalny mundur, co ona bardzo chętnie zrobiła wyczuwając, że to ja chcę podkreślić w ten sposób swój szacunek dla Rabbiego.

Wyszedłem przed dom, usiadłem na ławeczce i czekałem. Po kilkunastu minutach nadszedł Rabbi. Wstałem, on podszedł do mnie i stanął — patrzył wnikliwie w moje oczy, potem przenióst wzrok na mojego metalowego orzelka na czarnym berecie, podał mi rękę mówiąc — witam cię synu na starej izraelskiej ziemi palestyńskiej, która ma zaszczyt gościć dzielnych żołnierzy polskich — siadajmy, nie miej do mnie urazy, że mówię do ciebie przez ty, mam 86 lat, wszystkim tak mówię — z wyjątkiem tylko Pana Boga.

Zaczęła się rozmowa. Wypytywał mnie z widoczną troską na twarz o moją rodzinę, o walki wrześniowe 1939 r. oraz jakie koleje żołnierskiego losu przywiodły mnie na tę palestyńską ziemię. Od czasu do czasu kiwał ze zrozumieniem swoją siwą głową.

Potem on zaczął mówić — a mówił pięknym literackim polskim językiem, aż zadziwił mnie. Wsparty na lasce, z lekko odchyloną do góry piękną siwą głową, z przynurzonymi oczami, mówił o pięknym Krakowie, o jego zabytkach, o ludziach z którymi miał przyjacielskie stosunki wymieniając nazwiska profesorów UJ i innych uczonych, a koło naszków widziałem „kukające” na nosk dzieci i pracowników. Nikt nam nie przeszkadzał, wi-

Aż doszło do ostatniej naszej rozmowy, bo w następnym dniu opuszczałem gościnny Kibuc — zdolny już byłem do pełnienia swoich obowiązków służbowych.

Tak jakoś rozwinął się temat o zaletach i wadach Polaków. Temat trudny i dla niego i dla mnie — jeden drugiego nie chciał urazić. Rabbi mówił o zaletach Polaków, mówił spokojnie, jakby z dumą, ale o naszych wadach i błędach mówił podniecony — widać było, że go to boli. Pamiętam jak mówił o naszych brakach a szczególnie, że brak nam zalety umiarkowania, która to zaleta jest fundamentem każdego człowieka i narodu. Bez tej zalety nie można żyć — nie można być roztrępanym — nie można być mądrym — nie można być sprawiedliwym, a nawet nie można być dzielnym. Umiarkowanie rodzi w człowieku dobro — to jest po prostu skarb człowieka. Na zalecie umiarkowania naród rozwija się, bogaci i inne narody chcą czy nie chcą muszą go szanować — bo umiarkowanie to jest ta mojąższowska woda życia tryskająca ze skały.

A największą wadą Polaków jest emocjonalność — wami rządzą emocje, emocje i jeszcze raz emocje, a człowiek który kieruje się emocjami zawsze jest przegrany — bo wtedy traci rozum.

Synu — ja cieszę się, że tak uważnie słuchałeś moich wypowiedzi — wypowiedzi starca u schyłku życia. Jeżeli ja mogę urazić twoje uczucia narodowe, czy religijne to przebac mi. Tyś nie zgadzał się ze wszystkim ze mną i ja nie mam do ciebie urazy. Ja mam głęboką wiarę, że ty wrócisz do Polski, do swojej żony i synka. Ja mam do ciebie wielką prośbę, może to wydać ci tobie dziwne — jak wrócisz do Krakowa, to idź na ulicę Szeroką tam stoi stara bożnica — może ona jest spalona, może zburzona — pokłoń się przed nią od starego Izaaka — zrobisz to? — przyrzekłem, że to zrobię i zrobiłem.

Objął mnie serdecznie, jak na swój wiek mocno i powiedział — tu masz kartkę z moim adresem i telefonem — jak będziesz miał czas odwiedź starego Rabbi, będziesz zawsze moim najmiłszym gościem.

Padliśmy sobie jeszcze raz w objęcia, a on szepnął mi do ucha — synu ja ci powiem w sekrecie — nasz wielki Bóg stworzył cudowny świat — faunę, florę — tylko niestety człowiek brości mu się nie udaj.

Przyznając — miałeś rację Rabinie!

JOHNN WYPOWIEDZI

BĘDZIEMY NADAL RYWALIZOWAĆ

NA TEMAT współzawodnictwa pracy zdania są mocno podzielone. Wcale do wyjątków nie należą głosy, iż ta forma się przeżyła i nie ma sensu jej kontynuować. Są i zwolennicy współzawodnictwa, (w tym konkretnym przypadku chodzi o współzawodnictwo między zakładami naszego przedsiębiorstwa).

Współzawodnictwo było prowadzone przez przedsiębiorstwa związki zawodowe. Wtedy CRZZ ustalała zasady i ogólne regulaminy współzawodnictwa i dalej w poszczególnych zakładach pracy odpowiednio Rady Zakładowe. Wraz z przemianami 80 roku przestały istnieć stare związki, wiele spraw, a wśród nich także i współzawodnictwo zawisły w próżni. Tam gdzie było ono prowadzone prawidłowo i miało swoją rangę, niejako siłą rozpędu prowadzone było dalej, czynnik związkowy nie był jednak w to zaangażowany. Tak było i w naszym Przedsiębiorstwie. Współzawodnictwo niby prowadzono dalej, ale nie budziło większych emocji. Chociaż może nawet i nie tak zupełnie, ale akurat w kierunku nie jego umocnienia a likwidacji. Prym wiodli kierownicy zakładów. Tak naprawdę to im się nawet nie dziwiło. Otrzymywane pieniądze za zajmowanie czołowych miejsc coraz trudniej było wydać tak, by cała załoga była zadowolona. Powody były właściwie dwa: ceny rosły, postępująca dezorganizacja rynku, systematyczne zniżanie cen do innych artykułów powodowało iż kupienie czegośkolwiek stawało się wręcz niemożliwe. Wartości tych nagród nie doceniały także załogi, bo też i coraz trudniej było to robić. Po prostu nagroda, czy może jej wartość dewaluowała się.

Rozmawiałam z paroma osobami z kilku zakładów w Przedsiębiorstwie — z ludźmi bezpośrednio na stanowiskach pracy. Odpowiedzi na temat współzawodnictwa mnie zaskoczyły. Spodziewałam się, iż będą przeciwni, że nie będzie im na współzawodnictwie zależało, a tymczasem... „Jak to, co mamy ze współzawodnictwa, przecież zajęliśmy pierwsze miejsce, jesteśmy najlepsi”.

Wbrew moim oczekiwaniom rozmówcy wcale nie chcieli nagród indywidualnych z tytułu zajęcia czołowych miejsc. Wprost przeciwnie, wskazywali na niebezpieczeństwa jakie mogą wynikać przy takim podejściu do sprawy. Mówili wprost, że udział różnych pracowników jest różny to i nagrody powinny być różne, a z drugiej strony, miejsce zajmie cały zakład i przy różnicowaniu będą niesnaski. Te rozmowy prowadziłam w ubiegłym roku i aż do połowy roku bieżącego nie się teoretycznie we współzawodnictwie nie zmieniło. Niby stare związki nie istnieją, ale też nikt jasno nie powiedział, że ich uchwała o współzawodnictwie jest nieaktualna, zresztą tak naprawdę nie bardzo wiadomo, czy tamte ustalenia mają moc prawną, a jeżeli nie to czy słuszne jest, by były nieaktualne wszystkie?

Sprawę postanowił uregulować Samorząd Pracowniczy. Problem współzawodnictwa był rozpatrywany na posiedzeniu Prezydium 7 czerwca br. Oczywiście byli przeciwnicy współzawodnictwa — jeżeli już ma być argumentowali, to konieczność nagrody indywidualnej. Ostatecznie zdecydował jednak pogląd, iż właściwie za wszystko już ludziom się płaci, za to, że zechcą przychodzić bez spóźnień do pracy także. Na szczęście racja, że oprócz kieszonki ludzie mają jeszcze ambicję i te nie są wcale mniej ważne. Tak naprawdę bowiem regulamin współzawodnictwa, opiera się głównie na właściwej realizacji zadań planowych, a za to przecież się płaci. Ustalono, że najważniejsze pierwsze miejsce będą wręczone dyplomem, proporczyki i puchary. Chyba słusznie. Wprowadzić samą ambicję i faktem, że jest się lepszym, żyć się nie da, ale i bez tego nie bardzo można. Korzystać i tak przecież z tego będą, te materialne oczywiście. O zatwierdzonej regulaminie napiszę w następnym numerze gazety.

F. SERWIN

POCHWAŁA „RAPTULARZA”

STOSUNKOWO często w prasie codziennej ukazują się artykuły czy notatki na temat pracy MPK. Są wśród nich krytyczne, ale są i takie, które chwala dobrą pracę załogi przedsiębiorstwa.

25 czerwca br., ukazała się właśnie taka pozytywna notatka w „Raptularzu” Gazety Krakowskiej, w której jedna z mieszkanki ulicy Planu 6-letniego chwali natychmiastową reakcję Zakładu Torów. Powiadomiony o pękniętej szynie przy tej ulicy, już następnego dnia przysłał ekipę, która awarię usunęła.

„Czy często zdarzają się o waszej pracy tak pozytywne notatki?” — pytam kierownika ZTO Andrzeja Feila. „Wiecej na temat naszej pracy bywa notatek krytycznych, chociaż na takie telefonem jak owej pani o pękniętej szynie reagujemy natychmiast”. Starszy mistrz Wiesław Rapacz z naszego Oddziału Konserwacji Torów przyjął telefoniczną informację i... sprawa została załatwiona. Zdarza się, że awaria jest poważniejsza względnie Główna Dyspozytornia ma dla nas pracę gdzie indziej, wówczas naprawianie kolejnej, zgłoszonej nam awarii, trwa dzień do dwóch.

Za uzyskaną informację dziękujemy, a nie tylko załozce ZTO, życzymy uczyniania się w prasie codziennej samych pozytywnych notatek. Artykułów również. (M.B.)

(Dokończenie ze str. 1)

ych ubytków kadrowych nadal brakuje łącznie, w obydwu zajezdniach ok. 120 motorniczych. Brak ten jest łagodzony przez zatrudnianie motorniczych niepełnowymiarowych, ale tylko częściowo. Tyle danych liczbowych mówiących o skali problemu, jakim jest niski stan zatrudnienia motorniczych. Z problemem tym wiąże się dwa zasadnicze pytania: 1. Dlaczego motorniczkowie odchodzą z pracy w MPK? 2. Dlaczego przychodzą ich do pracy w MPK mniej niż, patrząc z punktu widzenia interesów przedsiębiorstwa, powinno?

PRÓBA ODPOWIEDZI

na pierwsze z pytań była celem badań przeprowadzonych wśród motorniczych w lutym i marcu br. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzieliło 173 motorniczych, w tym 89 z ZTP i 84 z ZTH. Fakt znacznego rozciągnięcia w czasie badań, przeprowadzania rozmów w różnych porach dnia i nocy oraz w różnych miejscach pozwolił, jak mi się wydaje, uniknąć tendencyjnego doboru rozmówców. Ich liczebność stanowi o dużej reprezentatywności wyników badań. To znaczy, można z dużym prawdopodobieństwem uznać, że rozkład odpowiedzi wśród wszystkich motorniczych byłby podobny do rozkładu w zbiorowości badanej. Wywiady dotyczyły opinii motorniczych na temat przyczyn niezadowolenia z pracy w MPK oraz środków, jakie powinno przedsięwziąć przedsiębiorstwo dla poprawy sytuacji kadrowej wśród motorniczych.

Jak zatem wyglądają minusy tego zawodu widziane z perspektywy tramwaju? Oddajmy głos motorniczemu.

Większość, sięgająca 27 proc. uznaje kwestię finansową za główne źródło niezadowolenia z pracy. W tej grupie wypowiedzi najczęściej podkreślano, że zarobki są nieodpowiednie w stosunku do ciężkiej i odpowiedzialnej pracy. Akcentowano również, że w odczuciu nie tylko pracowników MPK, ale pasażerów, czy nawet krytycznie obserwujących pracę naszego przedsiębiorstwa dziennikarzy, w ciągu ostatnich kilku lat nastąpiła znaczna poprawa świadczonych przez MPK usług. Poprawa ta dotyczy również trakcji tramwajowej. Tymczasem relacja przeciętnych zarobków motorniczych do przeciętnych zarobków pracowników innych krakowskich zakładów pracy uległa w tym samym czasie znacznemu pogorszeniu. Co jak co ale informacje placowe błyskawicznie przenikają bramy różnych zakładów pracy, stwarzając pole do nieuniknionych porównań. Często porównania takie okazują się dla motorniczego niekorzystne i wówczas trudno dziwić się jego niezadowoleniu z zarobków. Wśród odpowiedzi placowych były i takie, które się wzajemnie wykluczały, np. z jednej strony, narzekano na zbyt dużą rozpiętość stawek i za duże różnice w zarobkach, z drugiej zaś na sztywność i za małą elastyczność systemu plac, wskazując, że w sytuacji, gdy istnieje niezmienny górny pułap stawki, pracownikom brak pozytywnej motywacji do lepszej pracy. Oto kilka wypowiedzi ilustrujących powyższe wywody: „są za niskie zarobki w stosunku do odpowiedzialności, nietypowych godzin pracy oraz konfliktów z pasażerami” (ZTH); „jest za duża różnica między najniższą a najwyższą stawką zaszerogowania” (ZTH); „zbyt małe zarobki w stosunku do kolegów z innych zakładów pracy, nie tylko Huty, ale i np. „Kabla” i innych” (ZTP).

21 proc. motorniczych za

główny powód niezadowolenia z pracy uważa uciążliwe warunki pracy. Wśród nich wybijają się na plan pierwszy pasażerowie. Są oni, zdaniem motorniczych, kłótniwi, agresywni, mają lekceważący stosunek do pracy motorniczego i nie znają elementarnych przepisów. Również często narzekają motorniczkowie na duże zagrożenie chorobowe, związane z wykonywaniem tego zawodu. Zagrożenie to potwierdzają, szacunkowe choćby, dane na temat absencji chorobowych w obydwu zajezdniach.

U 15 proc. motorniczych największe niezadowolenie wzbudzał stan techniczny taboru. Podkreślano częste przypadki usterek, awarii i braku odpowiedzialności konkretnych pracowników za niedokładnie naprawione wozy. „Niesprawny tabor i nikt za to nie odpowiada” (ZTP), „Zły stan taboru złości czło-

śli do istniejących braków w zatrudnieniu dodać stałą, wysoką absencję chorobową plus nieobecności nieusprawiedliwione, to okaże się, że gdyby np. w miesiącach letnich stosować się do wszystkich wymagań pracowników, należałoby zawiesić więcej niż połowę kursów. „Niesprawiedliwe traktowanie przez kierownictwo — jedni są ważniejsi od drugich” (ZTP). „Niemożność załatwienia pewnych spraw osobistych, które wypadną nagle — urlop, zamiana” (ZTP).

7 proc. motorniczych uważa za główną przyczynę niezadowolenia konieczność pracy w niedzielę, święta i nietypowe godziny pracy.

Obok powyższych, najczęściej występujących przyczyn niezadowolenia z pracy występowały również inne, takie jak np.: sprzedaż biletów na linii, dojazdy do pracy, zakłócenia w stosunkach mię-

ka gonią, z jednej strony Nadzór Ruchu, z drugiej pasażerowie” (ZTH), „Zbyt częste nagminne raportowanie przez Nadzór Ruchu, zamiast profilaktycznego wychowania młodych pracowników” (ZTP), „Za duża dyscyplina, młodzi nie potrafią nagiąć” (ZTP), „Motorowi są za surowo traktowani za drobne przewinienia” (ZTP).

10 proc. badanych za główną przyczynę odchodzenia z pracy uważa nietypowe godziny pracy, pracę w niedzielę, święta oraz nadmierne czasowe przeciążenie pracą. „Nie można przecież tylko pracować i spać, a co z resztą” (ZTP), „Každy chce mieć wolne niedziele i święta jak człowiek, nawet za mniejsze pieniądze” (ZTH).

8 proc. motorniczych za przyczynę, dla której inni rezygnują z pracy w tym zawodzie uważa uciążliwe warunki pracy (konflikty z pa-

robki górników czy hutników twierdząc, że praca motornicza jest nie lżejsza, wobec czego i zarobki powinny być analogiczne. Z części wyprawiedzi przebiegała świadomość znacznego relatywnego spadku plac w stosunku do okresu sprzed kilku lat (jest to wynik porównywania własnych zarobków z zarobkami pracowników innych krakowskich zakładów pracy). „Utrzymać zarobki za normę godzin takie, jak teraz są, tylko za normę, bez nadliczbowych” (ZTH), „Dać ludziom zarobić, żeby placu motorowego była widoczna, tak jak to było kiedyś” (ZTH). „Wprowadzić bardziej przejrzysty system plac — mniej dodatków, mocniejsza pensja zasadnicza” (ZTP), „Ustalić jedną stawkę, nie zmuszać ludzi do pracy dodatkowej, po swoim turnusie” (ZTP).

24 proc. motorniczych najlepszy środek zaradczy widzi w pewnych posunięciach, dotyczących dyscypliny pracy, systemu kar i nagród oraz relacji: pracownicy — Nadzór Ruchu, czy pracownicy — kierownictwo Zakładu.

„POPRAWIĆ STOSUNEK KIEROWNICTWA

i Nadzoru Ruchu do pracownika. Jest on za surowy, szczególnie dla młodego, nieodwiedzonego” (ZTH), „Pracownicy MPK powinni się lepiej traktować między sobą, mimo że pracują w różnych służbach i trzeba na to jakoś wpłynąć, przecież to jedna firma” (ZTH), „Zmienić stosunek względem motorniczego jako pracownika a nie dorobkiewicza, nie stosować kary przeniesienia na kanal, jeśli pracownik został wcześniej ukarany innymi karami z kodeksu pracy” (ZTH), „Przenieść połowę inspektorów Nadzoru na motorowych, dać pasażerom do zrozumienia, że kierowcy i motorowi to nie szmaty, na których można się do woli wyżywać” (ZTH), „Jednakowo traktować wszystkich pracowników, kierownictwo powinno iść pracownikom z pomocą, a nie gnębić, wierzy się zawsze pasażerowi, nigdy motorowemu. Jest tak, że kierownictwo ma swoich pupilków” (ZTH), „Złagodzić kary dla motorowych, szczególnie za drobne przewinienia” (ZTP), „Starać się bardziej iść na rękę motorowemu w ramach obowiązujących przepisów, po co np. ta sprzedaż biletów” (ZTP).

13 proc. motorowych kładło akcent w swych propozycjach na kwestie socjalne, głównie możliwości uzyskania mieszkań i zaopatrzenia sklepów zakładowych. Charakterystyczne jest, że propozycje dotyczyły nie tylko zaopatrzenia w artykuły żywnościowe, ale i na wzór sklepów górniczych — w inne atrakcyjne towary, które można by kupować za pieniądze zarobione za „wolne”. 12 proc. badanych uważało, że trudno znaleźć skuteczne rozwiązanie w istniejącej sytuacji, bądź też, że nie posiadają na ten temat własnego zdania. „Trudno wszystkim dogodzić, jedni chcą więcej wolnego czasu kosztem mniejszych pieniędzy, inni z kolei więcej pieniędzy kosztem wolnego czasu, a jednego z drugim pogodzić się nie da, przynajmniej na razie” (ZTH). Pozostałe odpowiedzi, propozycje dotyczyły niewielkich grup pracowników lub wręcz pojedynczych osób.

Tyle motorniczkowie o swoich problemach, ja natomiast, w związku z tym, że pewne cytowane wypowiedzi są dość kontrowersyjne chciałbym wszystkich poruszonych i zainteresowanych, a mam nadzieję, że jest ich sporo, zaprosić do podzielenia się swoimi refleksjami na łamach „Sygnałów MPK”.

WITOLD KOCHAN
PRACOWNIA
SOCJOLOGICZNA



PROBLEMY MOTORNICZYCH

Dlaczego odchodzą

wieka, bo od siebie nie może zrobić” (ZTP).

KOLEJNA GRUPA PRZYCZYN

niezadowolenia wiąże się z niesprawiedliwym — wg motorniczych — traktowaniem ich przez Nadzór Ruchu i przełożonych. Szczególnie dużo zarzutów adresowano do pracowników ZNR. Najczęściej wytykano im, w przypadku robienia raportu, nieinformowanie pracownika o tym fakcie i o rodzaju popełnionego przewinienia. Także tryb i forma zwracania się przez inspektorów do motorniczych pozostawia często wiele do życzenia. Fakt, że rozmowy takie zdarzają się często w obecności osób trzecich uzasadnia drażliwość motorniczych i powinien nakładać na pracowników Nadzoru Ruchu szczególne obowiązki w tym zakresie. Kolejna sporna sprawa, to punkt regulaminu mówiący o umundurowaniu motorniczych. W opinii badanych określenie przez inspektorów właściwego umundurowania jest płynne i zmienia się w zależności od sytuacji. „Najbardziej przeszkadza mi Nadzór Ruchu, robienie zgłoszeń zza krzaka, człowiek nie wie o co chodzi a powinien” (ZTH), „Nadzór Ruchu — to, że traktują człowieka z góry” (ZTH), „Tam, gdzie trzeba ich nie ma, a za byle co karzą” (ZTH). Ze strony przełożonych największe niezadowolenie wzbudza niejednokrotnie traktowanie motorniczych, trudności w uzyskaniu urlopu czy zamiany w nagłych i uzasadnionych przypadkach. Wydaje się, zwłaszcza w tym drugim przypadku, że odpowiedzialność spada nie tyle na kierownictwo, ile na dramatyczną wręcz sytuację kadrową. Je-

dziudzkich, że warunki socjalne na końcówkach czy niesprawiedliwy rozdział posilków regeneracyjnych.

7 proc. motorniczych nie widzi żadnych powodów do niezadowolenia z pracy.

*

Jakie są, zdaniem motorniczych, przyczyny odchodzenia ich kolegów z MPK? Otóż 47 proc. badanych główną przyczynę odchodzenia motorniczych z Przedsiębiorstwa widzi w zbyt niskich zarobkach.

ODCHODZA GŁÓWNIEMŁODZI

ponieważ mają za niskie stawki, nieproporcjonalne w stosunku do odpowiedzialnej i uciążliwej pracy. Kolejnym placowym mankamentem, postrzeganym przez motorniczych jest za duża rozpiętość stawek i brak przejrzystych kryteriów ich przyznawania. „Odchodzą, ponieważ za taką pracę są za niskie zarobki. Człowiek nie doje, nie dośpi, nie ma świąt ani niedziel. Chcąc zarobić 30 tys. zł całe życie trzeba zostawić w pracy. Zakład też nie dysponuje mieszkaniem” (ZTH); „Ponieważ w innych przedsiębiorstwach można podobnie zarobić (dotyczy młodych pracowników), a odpadają uciążliwości godzin pracy oraz tak duża odpowiedzialność” (ZTH); „Za duża różnica w zarobkach za taką samą pracę” (ZTP); „Bardzo łatwo stracić premię czy nagrodę, a wtedy pensja jest śmiesznie niska, szczególnie przy stawce 30 zł za godzinę” (ZTP).

Dla 18 proc. motorniczych najważniejszą przyczyną odchodzenia z pracy jest niewłaściwe traktowanie przez przełożonych, pracowników Nadzoru Ruchu i zbyt surowa dyscyplina dotycząca motorniczych. „Wszyscy człowie-

szaserami, duże zagrożenie chorobowe, hałas). 6 proc. badanych motorniczych uważa, że motorniczkowie, głównie młodzi, odchodzą, ponieważ nie potrafią sumiennie pracować, mają zbyt duże wymagania wobec przedsiębiorstwa, a za niskie wobec siebie samych. „Teraz młodzi nie są przyzwyczajeni do ciężkiej pracy, są za wygodni, nie to co kiedyś” (ZTP), „Niektórzy nie chcą się pracować, szukają łatwiejszej pracy za podobne pieniądze” (ZTP), „Po roku pracy jeżdżą jakby wszystkie rozumy pojadali, za dużo chcą od przedsiębiorstwa” (ZTH).

Ok. 5 proc. pracowników nie miało na temat przyczyn odchodzenia motorniczych z pracy własnego zdania. Nieznaczna liczba motorniczych widziała inne, ważniejsze przyczyny rezygnacji z pracy, jak: z perspektywy mieszkaniowej w MPK, względy rodzinne, stan techniczny taboru czy niewłaściwe szkolenie. Bardzo różne proponowano środki, jakich MPK powinno użyć aby jak najmniej motorniczych odchodziło z pracy.

Pracownicy wystąpili z szeregiem wachlarzem propozycji, od realistycznych, możliwych przy pewnej dozie starań do zrealizowania, aż po isie fantastyczne, będące bardziej projekcją marzeń niż rezultatem rzeczowych przemyśleń. Najwięcej, 45 proc. pracowników, uważało, że najlepszym środkiem poprawy sytuacji są pieniądze. Najczęściej proponowano podniesienie i wyrównanie stawek. Podkreślono zwłaszcza, że powinny wzrosnąć zarobki w ramach godzin turnusowych, tzn. bez udziału zarobków za „wolne”. Wielu, jako punkt odniesienia traktowało za-

Modernizacja na półmetku

W PIĘKNIE ODNOWIONEJ wyłożonej częściowo boazerią jadalni Ośrodka Rehabilitacyjno-Wypoczynkowego MPK w Osieczanach, spotkał się w dniu 13 czerwca br., kolektyw kierowniczy i społeczno-polityczny naszego przedsiębiorstwa z tymi, którzy przyczynili się do tego, że prace przy modernizacji Ośrodka są już na półmetku. Część obiektu czasowo-hotelowa jest już po kapitalnym remoncie, a nawet już funkcjonuje jako że właśnie zakończył się pierwszy turnus wczasowy. Do otwarcia drugiej części, przeznaczonej na cele rehabilitacyjne, pozostało jeszcze trochę pracy, a zakończenie ich przewidywane jest na koniec września br., względnie początek października.

Remont — modernizacja, rozpoczęły się półtora roku temu. Już w trakcie ich wykonywania, trzeba było powiększyć zakres robót — czego wymagała ponad 10-letnia eksploatacja obiektu. Był więc konieczny, a przy jego okazji, pomyślenie o zmianie charakteru ośrodka na rehabilitacyjno-wczasowy. Inicjatorką całego działania właśnie w tym kierunku jest zastępca dyrektora ds. osobowych **Stanisława Kostro**, a podyktowała go jej troska o zdrowie załogi przedsiębiorstwa, wykonującej niełatwą pracę, która z racji funkcji i roli jaką spełnia w Krakowie, powinna mieć taki Ośrodek jako druga po zakładzie Huty im. Lenina, choć może na mniejszą nieco skalę.

I tak rozpoczęły się prace, z którymi różnie to jak wiemy bywało. Raz brakowało potrzebnych materiałów, drugi raz znowu chęci do roboty. W końcu doszło do tego, że „nadzór” przejąć musiał w myśl zasady „pańskie oko kłania tuczy”, sam naczelny dyrektor MPK mgr inż. **Tadeusz Trzmiel**. I tak zakończony został wreszcie pierwszy etap modernizacji.

A to spotkanie na półmetku wykonanych prac, jest wyrazem wdzięczności dla ... jak powiedział uczestniczący w spotkaniu zastępca dyrek-

tora ds. technicznych mgr inż. **Marian Kalinowski**, „autorów sukcesu” — tego co już zostało zrobione i przede wszystkim za to jak się to w sumie prezentuje. Płyną więc serdeczne podziękowania dyrektora MPK i kolektywu społeczno-politycznego przedsiębiorstwa, pod adresem przedstawicieli przedsiębiorstw współpracujących w modernizacji Ośrodka, którzy sporo włożyli inwencji i pracy w jego remont i wystrój. Okolicznościowe adresy z podziękowaniami oraz upominki — kolorowe szkło artystyczne otrzymują: z Rejonowego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Myślenicach — dyrektor mgr inż. **Ewa Solarz**, zastępca dyrektora ds. technicznych mgr inż. **Adam Giza**, kierownik budowy **Jan Chorabik**, z Zakładów Przemysłu Metalowo-Drzewnego w Myślenicach — dyrektor ds. technicznych mgr inż. **Bogdan Solarz**, kierownik budowy **Marian Cudzik**, ze Spółdzielni Pionier również w Myślenicach — prezes ds. technicznych **Jerzy Pindela** i kierownik budowy **Bronisław Stanach**. Niemniej serdeczne podziękowania odbiera pionier techniczny MPK, prowadzący tę modernizację, szczególnie kierownik Działu Inwestycji inż. **Jan Tabola** i mgr inż. **Bronisław Racón**. Trudno nam wymienić wszystkich członków załogi MPK, którym dyrektor naczelny mgr inż. **T. Trzmiel** złożył podziękowanie, za włożony trud w pierwszy etap modernizacji Ośrodka, a więc całemu szeregowi pracowników Zakładu Budowlanego, Zakładu Zaopatrzenia, Zakładu Napraw Tramwajów, Wydziału Gospodarki Odzieżą, Wydziału Ogólnego, Zakładu Eksploatacji Autobusów z Woli Duchackiej i wreszcie pracownikom Ośrodka za wielokrotne sprzątanie.

Zwiedzamy Ośrodek. Opro-wadza nas po nim jego obecny kierownik **Adam Jędrusiak**. Pokazuje szczegółowo wykonaną pracę. Boazerie, którą wyłożone są ściany korytarzy, lustra, dywany. Pokoje dwu-

trzy- i czteroosobowe, szafy w ścianach, tapczaniki, dywany, przygotowane do zawieszenia, reprodukcje znanych malarzy. Za gustownymi zasłonkami umywalki. WC i łazienki wyłożone kolorowymi flizami. Wszędzie ładnie, świeżo i czysto. Wysoki standard. „Oby tylko uszanowali to wszystko czasowicze i jak najdłużej mogło służyć załoz-dze...” — mówi na pożegnanie kierownik Ośrodka.

Z tyłu za budynkiem Ośrodka, znajduje się miejsce przygotowane pod letnią kawiarnię. Wszystkie prace wykonała w czynnie społecznym załoga ZAW. Na wmurowanej w ścianę mosiężnej tabliczce przeczytać można... „Kawiarnię wykonała w czynnie społecznym załoga Zakładu Eksploatacji Autobusów MPK, Kraków Wola Duchacka. Osieczany 9. VI. 84”. Sekretarz POP z ZAW **Michał Małek** zwracając się do nas mówi... „Dyrektor naczelny, zaproponowałem nam wybudowanie placu pod letnią kawiarnię. Sprawę podjęliśmy. Samą pracę, nie licząc materiałów, płyt, narzędzi oszacować można na około 280 tysięcy złotych. Czyn wykonywaliśmy w wolne soboty, niedziele, nawet w zwykłe dni tygodnia przyjeżdżaliśmy tu wykorzystując autobusy „na dotarcie”. Trzeba było dokopać się aż do fundamentów, nawet piasku, plantować, poziomować, zrobić wylewkę aby w końcu położyć płyty.” Wykonawcom miejsca pod letnią kawiarnię, marzy się jeszcze wybudowanie do niej przejścia tunelowego — od strony budynku głównego, całego pokrytego naturalnym dachem z winorośli. Zarówno wystrój kawiarni jak i jej urządzenie, to już sprawa bułgarskich przyjaciół MPK, przecież obiecali. A nazwę, kawiarnia też będzie miała... oczywiście „Wielkie Tyrnowo”.

Do kolejnej więc relacji, być może z otwarcia osieczanckiego „Wielkiego Tyrnowa”.

MARIA BUBACZEWSKA

W SOBOTĘ, 16 czerwca, przy niezbyt sprzyjającej aurze, odbyła się kolejna (nawet najstarsi uczestnicy nie mogli się doliczyć, która już z kolei) Spartakiada Pracowników MPK. Startować mogli wszyscy — mężczyźni, kobiety, dzieci, pracownicy naszego przedsiębiorstwa i ich rodziny, bez względu na wiek i kondycję — wystarczyło wykazać tylko chęć i sportowe zacięcie, toteż zdarzało się, że w skoku w dal panie startowały w... spódnicach. W każdym razie pogoda nie zdołała popsuć nastrojów i w konkurencjach udział wzięli przedstawiciele 15 zakładów oraz osobna reprezentacja Zarządu Zakładowego ZSMP. Największą popularnością cieszyły się konkurencje strzeleckie, tą zaś, do której panie trzeba było aż namawiać, okazały się biegi. Niestety, najwięk-

szym Pchnięcie kulą mężczyzn w wieku do 35 lat wygrał **Andrzej Mitka** (ZAW), a w kategorii powyżej tego wieku **Edward Gawel** (Zarząd). Sporą popularnością cieszyła się konkurencja rzutek do tarczy, a najlepszą spośród pan młodszych okazała się tu **Halina Pszyk** (ZNR), zaś wśród pan powyżej 30 lat **Józefa Masaczyńska** (Zarząd). Z mężczyzn najlepszymi w tej konkurencji okazali się: **Andrzej Bratek** (ZNR) w kategorii do 35 lat i **Władysław Cygan** (ZNA) w kategorii powyżej 35 lat.

Dwubój strzelecki (strzelanie z wiatrówki i pistoletu pneumatycznego) zakończył się wśród pan zwycięstwem **Zofii Fenrych** (Zarząd), a wśród mężczyzn: **Walentego Urygi** (ZTX) w kategorii do 35 lat i **Krzysztofa Nosala** (ZNR) w kategorii powyżej 35 lat. Panowie

Letnia spartakiada

szą atrakcją spartakiady, jaką miał być mecz reprezentacji MPK z żeńską drużyną „Telpodu”, nie doszło do skutku. Zawodniczek wprawdzie zjawili się, lecz, jak się okazało, nie miały koszulek. Nie pomogły przekonywania panów, że występując bez koszulek mają w meczu większe szanse — nie chciały grać. W tej sytuacji atrakcją stała się widowiskowa konkurencja przeciągania liny.

Czas przejść do sportowej strony całej imprezy — czyli do wyników. Zaczniemy od biegów. Jak wspominałem, nie cieszyły się one zbyt wielkim zainteresowaniem panów, toteż rozegrano je zaledwie w jednej kategorii wiekowej, a najlepsza okazała się **Maria Piotrowska** (Zarząd). Wśród panów najlepszymi okazali się: w biegu na 100 m — **Jerzy Szafraniec** (ZNR) w kategorii wiekowej do 35 lat i **Jerzy Pszyk** (ZNR) wśród panów starszych, w biegu na 1000 m — **Stanisław Brzyszczyk** (ZAW) w kategorii do 35 lat i **Marian Jurszyński** w kategorii powyżej 35 lat.

Skok w dal mężczyzn do 35 roku życia — wygrał **Krzysztof Wierciak** (ZAW), a wśród mężczyzn powyżej 35 lat — **Jerzy Pszyk** (ZNR). Panie skakały znowu tylko w jednej kategorii wiekowej, a zwyciężyła **Grażyna Michalska** (ZZ ZSMP).

rozgrywali jeszcze jedną konkurencję, czyli podnoszenie ciężarka, w której najlepszymi okazali się **Andrzej Mitka** (ZAW) w kategorii do 35 lat i **Ryszard Kubiakowski** (ZAW) w kategorii powyżej 35 lat.

Również w dwóch kategoriach wiekowych rozgrywały swój wielobój dzieci — najlepszymi okazali się **Agnieszka Szczerba** (Szkoła Przyzakładowa) w kategorii do 9 lat i **Dariusz Szczerba** (Szkoła Przyzakładowa) w kategorii do lat 14.

Oprócz konkurencji indywidualnych, rozgrywano także konkurencje zespołowe. We wspomnianym już przeciąganiu liny zwyciężyła I drużyna ZAW przed drużyną ZNR i II drużyną ZAW, zaś w finale Międzyzakładowego Turnieju Piłki Nożnej wygrała drużyna ZNR pozostawiając za sobą drużyny ZAW i ZAC.

W prowadzonej punktacji drużynowej wygrał ZNR, zdobywając 486 punktów, drugie miejsce zajął ZAW — 434 pkt. a trzecie Zarząd Przedsiębiorstwa — 402 pkt.

Na zwycięzców, tak indywidualnych, jak i zespołowych, czekały nagrody i dyplomy, które wręczał patronujący całej imprezie dyrektor przedsiębiorstwa **Tadeusz Trzmiel**.

A.Z.

Szkolne Igrzyska

9 CZERWCA br. odbyły się VI Szkolne Igrzyska Sportowe. Uroczystego otwarcia dokonał dyrektor szkoły, **Kazimierz Sulkowski**, a zastępca przewodniczącego SKS, **Grzegorz Kubis** złożył relację z 10-letniej działalności SKS. Przypomniat, że choć szkoła liczy już 23 lata, to jednak dopiero od dziesięciu, tzn. od czasu gdy sportem zajął się tu **Zdzisław Krajewski**, zaczęto odnosić w tej dziedzinie sukcesy. Między innymi, szkoła zdobyła 15 pucharów, w tym 5 za pierwsze miejsca i 28 dyplomów.

W ramach igrzysk rozegrano dziewięć konkurencji, w których wzięło udział około 480 uczniów. W biegu na 100 m zwyciężył **Tadeusz Kalemba** (12,4) przed **Arturem Poznańskim** i **Grzegorzem Wróblem**. W biegu na 200 m również **Tadeusz Kalemba** (23,0) przed **Jackiem Rudzikiem** i **Tadeuszem Kowalówką**. W biegu na 400 m I miejsce zdobył **Stanisław Brzyszczyk** (58,8) przed **Bogdanem Madejem** i **Andrzejem Torbą**, a na 1500 m — **Bogdan Madej** z czasem 4.40,4 przed **Stanisławem Brzyszczykiem** i **Krzysztofem Grabowskim**. W skoku w dal zwyciężył **Jarosław Jaworski** (5,53) przed **Stanisławem Brzyszczykiem** i **Markiem Bilem**; w pchnięciu kulą — **Augustyn Cioś** (13,47 m) przed **Jackiem Rudeckim** i **Jerz Szewczykiem**; w tenisie stołowym — **Robert Rymkiewicz** przed **Bogdanem Mietkim** i **Krzysztofem Kowalskim**. W pięciu siatkowej I miejsce zajęła drużyna klasy 2i, II — 2h, III — 3d; w finale piłki nożnej drużyna klasy 1e pokonała drużynę klasy 3i 3:1.

(Dokończenie ze str. 1)

stworzenie sytemu placowego jej jej udziałem. Jakkolwiek dyrektorską premię wyznacza przedstawiciel organu założycielskiego, to nie może tego robić bez oparcia i zgodności z systemem wynagradzania w przedsiębiorstwie.

Zarówno podział zasobów, jak też i późniejsze ewentualne przesunięcia kwot pieniężnych z jednej grupy do drugiej musi zatwierdzać Rada. Tak też dzieje się u nas. Ostatnio na przykład rzecz dotyczyła przesunięcia 5 mln zł z funduszu mieszkaniowego i zasilenie nim funduszu przeznaczanego na pożyczki budowlane i remonty mieszkań, na co zresztą wyrażono zgodę. Było to konieczne, gdyż w myśl ostatnich przepisów bankowych pożyczkę na budowę domu można zaciągnąć w wypadku, gdy ma się już budynek w stanie surowym. Nie też dziwnego, iż do przedsiębiorstwa wpłynęło wiele wniosków i w lutym trzeba było zawiesić rozpatrywanie, bo jedna trzecia z zaplanowanej kwoty była już wypłacona.

Najwięcej emocji budzą ostatnio omawiane koszty działalności przedsiębiorstwa. W naszym wypadku są one niepokojąco wysokie i wciąż mają tendencję wzrostu. Zgoda iż wciąż zmieniają się ceny, w tym także i ceny paliw, prawda, że tabor nowocześniejszy i droższy, ale to nie usprawiedliwia wszystkiego. Czym bowiem wytłumaczyć fakt, że koszt napraw i remontów jest u nas największy w Polsce? Jak wytłumaczyć, iż istnieje kolosalna różnica w kosztach różnych zakładów? Dla przy-

Są sprawy...

kładu: w Bieńczycach koszt jednostkowy naprawy kształtuje się na poziomie 28 zł, ale już na Woli aż 41 zł. Brakuje właściwej weryfikacji remontów, wymienia się całe zespoły zamiast naprawić, czy wymienić poszczególny jego element. W Krakowie „najdrożsi” są też kierowcy. W całym kraju z wyjątkiem Katowic koszt ten na jeden wozokilometr wynosi w granicach 9 zł, (w Katowicach 10 zł 33 gr) a u nas 12 zł, 06 gr. Jak dotychczas zakłady nie są zainteresowane zmniejszeniem kosztów. Ich wielkość nie ma bowiem wpływu na sytuację finansową, w niczym nie umniejsza środków i tu jest chyba pies pogrzebany. Aktualnie sprawa wygląda tak, że zmniejszeniem kosztów zainteresowane są komórki zarządu, a nie ci co tworzą koszty, a więc zakłady. Przykład z paliwem i ogumieniem powinien wskazywać najdobitniej, iż najlepsze wyniki daje zainteresowanie finansowe samych pracowników. W zużyciu paliw notujemy przecież ciągły spadek.

Inna sprawa to remonty systemem zleconym. Ich koszty ciągle rosną a jakość w wielu wypadkach się pogarsza. Ot, chociażby remontowane w Ilawie silniki nie są przy odbiorze sprawdzane przez nas, owszem, reklamować można, ale to wcale nie rozwiązuje problemu. W minionym okresie przedsiębiorstwo straciło też trochę finansowo z tytułu

rekojmii. Poszkapiono sprawę: drobne naprawy robiono od razu, na miejscu, bez reklamacji, co oczywiście obciążało nasze koszty, miały uderzyć w producenta. I, by nie było niejasności, to nie niechęć producenta do tego typu napraw była powodem strat, ten bowiem (chodzi o ikarusa) był i jest solidny, to u nas nie dopilnowano sprawy. Zresztą pretensje można mieć nie tylko do remontów i napraw zleconych na zewnątrz, zastrzeżenia co do solidności są także do ZNT i ZNA, dlatego też, by od ręki wyjaśnić te sprawy, na posiedzeniu Prezydium Rady zaprasza się przedstawicieli tych zakładów. Tutaj także można tłumaczyć dużą uciążliwość pracy w ciastnyczych zakładach remontowych, kłopotami z jakością części. Jak jednak wytłumaczyć fakt, iż pojazd do zajezdni dostarczany jest bez wycieraczki?

Na posiedzeniach rozpatrywanych jest wiele spraw, inne przyjmowane są do wiadomości, ale są i takie, którymi według mnie powinny się zajmować inne powołane do tego organizacje. Taka chyba byłaby prawidłowość w wypadku świadczeń, czy też opłat za usługi, które wykonuje MPK na rzecz pracowników. Aktualne ceny tych usług są chyba za wysokie, bywa, że przekraczają cenę usługi wykonywanej przez przedsiębiorstwo obce. Tutaj już chyba lekka przesada. Nie może to być oczywiście robione za darmo, ale też i nie tak jak dotychczas powinno być skalkulowane. Tym problemem zajmuje się także Rada.

FILOMENA SERWIN

PRZEPRASZAMY

W 11. numerze „Sygnałów MPK”, zdarzyło nam się, niestety, parę błędów. W tytule, na pierwszej stronie, powinno być „Zarząd”, a nie „Zrzeszenie”, co wynika oczywiście z pierwszego zdania tekstu.

W tekście o planie, wynikło natomiast parę nieścisłości. W 18. wierszu od góry, powinno być, iż na planowanych „do stracenia” 1 mln 105 tys. wozokilometrów. Na zmniejszenie tej wielkości o 711 tys. miał duży wpływ obniżony o 3,1 wskaźnik zjazdów. Natomiast w 30 wierszu od góry, przy wielkości 603, nie dodano, iż miały to być tys. Jest to mnłte straconych wozokilometrów, zarówno w stosunku do założonego planu 1984, jak i wykonania roku ubiegłego.

REDAKCJA

KOMUNIKAT!

ZARZĄD PRACOWNICZEJ KASY ZAPOMOGOWO-POŻYCZKOWEJ

przy MPK w Krakowie zawiadamia wszystkich członków, że z uwagi na okres urlopowy, kasa nie będzie czynna od 2 do 13 lipca br.

OGÓLNE ZEBRANIE członków Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Tramwajarz” przy ulicy Księcia Józefa, odbyło się 22 czerwca br., właśnie na terenie tego Ogrodu. Ponieważ nie ma tam jeszcze odpowiedniego pod dachem pomieszczenia, zebranie odbywało się na dworze. Na szczęście dla działkowiczów i ich gości: zastępcy dyrektora ds. osobowych Stanisławy Kostro, sekretarza KZ PZPR Tadeusza Zwolińskiego i przewodniczącego ZZ NSZZ Pracowników MPK Janusza Litwickiego — ustał padający od kilku godzin ulewny deszcz i zebranie to mogło dojść do skutku.

Na poprzednim zebraniu w dniu 18 maja br., wybrany został nowy zarząd Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Tramwajarz” w składzie: prezes — Stanisław Szymański,

do działania programach: na 4-letnią kadencję Zarządu, na rok 1984, inwestycyjnym, limitie pracy społecznej, który w bieżącym roku wynosić będzie — 25 godzin. Równocześnie zapoznał zebranych z preliminarem na rok bieżący.

Perspektywny program działania, obejmuje inwestycje: podzielonego na etapy doprowadzenia do Ogrodu wody, zwirowanie dróg wewnętrznych, również podzielonego na etapy budowę zaplecza gospodarczego. Inwestycje prowadzone systemem gospodarczym, to oświetlenie Ogrodu, ewentualne poszerzenie jego terenu i uporządkowanie parkingu. Prace przy oświetleniu Ogrodu już się rozpoczęły. W lipcu doprowadzony zostanie kabel do poszczególnych działek. Na rok bieżący przewidziana jest realizacja zasilania

parkingu, a ze względu na bezpieczeństwo na terenie Ogrodu...

Głos zabierali również uczestniczący w spotkaniu goście. Dyrektor Kostro powiedziała między innymi: „Zapewniamy wam pomoc, raczej rzeczową, mniej finansową z uwagi na to, że mamy w przedsiębiorstwie jeszcze inne ogrody działkowe. Życzę wszystkim dużo satysfakcji z pól i odpoczynku”. Sekretarz Zwoliński podkreślił możliwość jeszcze większego życia się załogi poprzez pracę na działkach — niezależnie od tego, jakie kto zajmuje w pracy stanowisko. Życzy działkowiczom, aby dorobili się nowoczesnego sprzętu do cięższych prac ziemnych. Słowa Janusza Litwickiego działkowicze przyjęli oklaskami, bo jakże można inaczej skoro życzył im:

Z WIZYTĄ U DZIAŁKOWICZÓW

wiceprezesi — Zbigniewa Proskurnicka i Stanisław Mikulski, sekretarz — Henryk Albrecht, skarbnik — Janina Kasprzyk. Gospodarzami wybrani zostali: Wacław Gluz i Marian Siemianowski. Do Komisji Rewizyjnej weszli: przewodniczący — Marian Hebda, członkowie — Honorata Bachorska i Grażyna Cholewa. Do Rozjemczej: przewodniczący — Ryszard Nowaczek, członkowie — Lucyna Brewińska i Krystyna Budziaszek.

Po przedstawieniu zebranym nowego Zarządu Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Tramwajarz”, prezes Stanisław Szymański, w serdecznych słowach podziękował za duży wkład pracy, włożony w zagospodarowanie Ogrodu — Januszowi Rzymkowi, Janinie Kasprzyk, Ewie Musze i Marianowi Hebdzie. Za wyjątkowo zaangażowanie w tej pracy, dyplomy Polskiego Związku Działkowców wręczył: Janinie Kasprzyk i Januszowi Rzymkowi.

Z kolei poinformował o podjętych na poprzednim zebraniu uchwałach i przyjętych

w wodę. Padają liczby. To kwoty planowanych inwestycji i zasady finansowania. Tylko na rok bieżący na inwestycje przeznaczono sumę 2 mln 350 tysięcy złotych.

Prezes informuje jeszcze zebranych o kilku innych sprawach — konkursie na najlepszą zorganizowaną działkę, uroczystym ognisku i ogłoszeniu jego wyników oraz zorganizowaniu zbytu nadwyżki wyhodowanych przez działkowiczów pól. Wiceprezes Proskurnicka, omawia majątek Pracowniczego Ogrodu „Tramwajarz” — wpływy i wydatki. Pierwsze to odpłatności za działki w rocznej wysokości 28.800 złotych i 100 tysięcy złotych dotacji z przedsiębiorstwa. Wydatki — to administracyjne płatności.

W dyskusji działkowicze poruszyli szereg spraw, między innymi — odpłatności czy we własnym zakresie, a więc siłami społecznymi kopania pod kabel rowów, wjeżdżania na teren Ogrodu dużych samochodów, które niszczą krajezniki, działek, parkowania w nocy samochodów, nie na

„Tyle deszczu ile trzeba, tyle słońca ile trzeba, a pólów z roku na rok coraz lepszych”.

Goście obdarowani zostali pięknymi bukietami kolorowych kwiatów. Degustacja działkowych pól — dorodnych truskawek, jak zapewniano wyhodowanych na naturalnym nawozie — też wypadła pomyślnie. Pozostało więc tylko wpisać się do kroniki Pracowniczego Ogrodu Działkowego „Tramwajarz”, bo i o takiej formie upamiętnienia historycznych zdarzeń w życiu Ogrodu, Zarząd pomyślał. Są w niej więc zdjęcia z zakładania Ogrodu i później, a pod każdym z nich, bardzo często pełen humor — podpis.

Cztery lata istnienia pięknie położonego Ogrodu Działkowego przy ulicy Księcia Józefa, dało działkowiczom wiele satysfakcji z zebranych pól — jarzyn, owoców i kwiatów i ten najważniejszy, mimo że rzeczowo niewymierny — zdrową pracę na świeżym powietrzu. (M.B.)

Wielkie Tyrnowo

KILKA SŁÓW przypomnienia. Rozpoczęliśmy cykl artykułów, w którym chcemy przybliżyć bogatą historię i dzień dzisiejszy miast, których zakłady komunikacyjne prowadzą współpracę z naszym przedsiębiorstwem, a na końcu szerzej o tej współpracy powiedzieć. Uważamy bowiem, że w ten nieco rozszerzony sposób łatwiej nam będzie zrozumieć naszych przyjaciół. W takim przedstawianiu miast nie może też oczywiście zabraknąć elementów szerszej historii politycznej, czy też akcentowania udziału w niej Polaków.

Do tej pory omówiliśmy piękno Wielkiego Tyrnowa, jego wielką rolę w ukształtowaniu się II Cesarstwa Bułgarskiego, którego miasto to było stolicą. Powstały tu wspaniałe budowle kościelne i świeckie, rozwinęła się sztuka i literatura. Niestety, tylko w ciągu dwóch wieków udało się Bułgarom opierać nowemu niebezpieczeństwu — nawałce tureckiej. W 1393 r. sułtan Bajazyt I, po trzymiesięcznym oblężeniu gród zdobył, część tyrnowian przesiedlił do Azji Mniejszej, a Bułgarię wcielił do imperium otomańskiego. Nadchodził czas wielowiekowej niewoli, ale, jak się okazało, bogaty w wydarzenia.

Już w dziesięć lat później ruszyło przeciw Turkom pierwsze powstanie pod wodzą Konstantyna Frużyna, w pięćdziesiąt — wielkie nadzieje i i gromadny udział Bułgarów w wyprawie wojennej naszego króla, Władysława III Jagiellończyka, który w tym kraju kości zostawił, a potomni nazwali go Warneneczykiem, świadczył o umiłowaniu ojczyzny i wolności.

Siedmiokrotnie zrywali się tyrnowianie do walki z okupantem. Przewodziły w niej oddziały hajduckie — czety, do których uchodzili w góry ludzie buntujący się przeciwko uciskowi i prześladowaniom. Ze swoich niedostępnych kryjówek, nekaly one tureckich bejów i kolonistów oraz skłonnych do ugody z zaborcą, rodzimych bogaczy — czorbadżich. W okresie większych wystąpień zbrojnych, hajduckie czety i ich dowódcy — wojewodowie (bywały nimi i kobiety!) stanowiły mocne oparcie dla sił powstańczych.

Bojownicy bułgarscy wykonywali dla swojej sprawy każdą międzynarodową sytuację działającą na niekorzyść imperium otomańskiego. Jedno z większych powstań wybuchło np. na wieść o zwycięstwie Jana III Sobieskiego pod Wiedniem i zawiązaniu ligi antytureckiej z udziałem Polski, Austrii, Rosji, Wenecji i papieża.

Na wyzwolenie przyszło jeszcze długo czekać. Unowocześnia się powoli gospodarka, a przede wszystkim rośnie świadomość narodowa. Wyrazicielem narastającego poczucia tej świadomości i prekursorem bułgarskiego Odrodzenia, staje się mnich klasztoru Paisij Chilandarski. Przez wiele lat, badając pieczętowanie przechowywane w klasztorach archiwów i księgi z dziejów ojców, stworzył swoją „Historię słowiańsko-bułgarską”, dzieło podkreślające odrębność narodową Bułgarów, wielką przeszłość ich państwa, jego wzloty i upadki. Datę ukazania się tego dzieła, rok 1782 przyjęto za początek Odrodzenia narodowego. Książko ono w licznych odpisach po kraju, budząc zainteresowanie rodzącej historią i kulturą, do której kultywowania i odnowy, jako najwspanialszego skarbu wzywał Paisij. O język i o światę narodową walczyli biskup Wraczański.

Ideę obu duchownych zachęcają przynosić efekty — pojawiają się podreżniki, pierwsze szkoły, sieć ludowych czytaliści — świetlicy, białe ogniska krzewienia patriotyzmu.

O jednej z nich opowiemy już następnym razem. (ami)

Nikomun niepotrzebni

Szanowny Panie Redaktorze, o to jest to możliwe, proszę o wydrukowanie mojego listu. Jesteś już nikomu niepotrzebny.

Byłem pracownikiem MPK, kierując autobusowym Zajezdną Czyżyny. Obecnie jestem na emeryturze. Chciałem pobrać pożyczkę zwrotną — 25 tys. zł. Okazuje się, że drzwi przede mną są zamknięte, bo muszę mieć dwóch tyrentów pracujących. A skład ja ich teraz znajdę. Moi koledzy są na emeryturze, a młodzi mnie nie znają. Dlaczego emeryt nie może podpisać emerytury? Uważam, że Dyrekcja, Związki lub Zarząd Pracowniczego Kasy Zapomogowej powinni nad tym pomyśleć, jak ułatwić emerytom pobranie pożyczki. Składki płacimy, żadnych usług nie mamy. Zapykuję sam siebie, co ja czy drugi mamy z tego? Owszem, mają szansę ci co pracują. Nawiasem mówiąc, jak mi wiadomo jest nas około 9 tys. emerytów, rozumiem więc, że jest takie zarządzenie, ale przy dobrych chęciach można je zmienić. Skoro ZUS nam wypłaca emerytury, można uzgodnić z kierownictwem ZUS, że w razie niespłacania pożyczonej kwoty, ZUS przeleże odpowiednią sumę do kasy MPK. Poza tym, emeryt powinien napisać oświadczenie, że po otrzymaniu emerytury osobistnie będzie spłacał pożyczkę w kasie MPK.

Mam nadzieję, że ten list, który ukaże się w „Sygnale” przedstawiciele MPK wezmą sobie do swych serc i nam emerytom pomogą, za co z góry dziękuję.

MICHAŁ MIKULSKI

JAK JUŻ WSPOMNIAŁEM w poprzednim odcinku, druga grupa klasyfikacji NOL obejmuje trzy podgrupy: Bliskie Spotkania I Stopnia, Bliskie Spotkania II Stopnia i Bliskie Spotkania III Stopnia. Przytoczmy kilka przykładów każdej z grup, koncentrując się głównie na najbardziej sensacyjnej podgrupie — Bliskich Spotkaniach III stopnia. Zaczniemy jednak od początku.

Bliskie Spotkania I Stopnia. 10 X 1968 r. o godz. 17.20 w Newton, Illinois, USA, kobieta i pięcioro dzieci byli świad-

kami, 10 VI 1965 r. o godz. 4 w Rocky, Oklahoma, 6 II 1966 r. o godz. 6.05 w Nederland, Texas.

Bliskie Spotkania II Stopnia. 20 X 1954 r. niedaleko Turquestein świadek jadąc samochodem zobaczył obiekt. Gdy zbliżył się do niego poczuł nagle jakby był sparalizowany. Silnik samochodu zgasił. Wszystko wróciło do normy gdy obiekt odleciał. 20 I 1967 r. wieczorem koło Methuen, Massachusetts, troje ludzi jechało samochodem przez pusty teren. Nagle zau-

czyli złota obserwowali lądowanie nieznanego obiektu w kształcie dysku. Kiedy statek wylądował, świadkowie ujrzeli 2 małych ludzi wychodzących z pojazdu i udali się w pogoń za nimi. Wkrótce jednak stracili ich z oczu, a gdy wrócili na miejsce lądowania, UFO już nie było. 20 V 1953 r. w Brush Creek, Kalifornia, dwaj górnicy byli świadkami lądowania obiektu, z którego wyszły 2 małe istoty (widział je tylko jeden ze świadków). We wrześniu 1954 r. w Coldwater, Kansas, USA, 12-letni

w świecących kombinizonach. 14 V 1960 r. w Parasuru, Brazylia, pewien rolnik zauważył stojące na plaży dwa dyski, obok których znajdowało się kilka małych istot. W listopadzie 1961 r. w Dakocie Półn., USA, późną nocą czterech mężczyzn obserwowało lądowanie oświetlonego statku na otwartym i opuszczonym polu. Gdy zbliżyli się do obiektu, dojrżeli czeliekopodobne istoty dookoła statku. Jedną z istot groźącym gestem nakazała im oddalić się. Jeden z mężczyzn dał ognia do huma-

Klasyfikacja UFO — bliskie spotkania

kami wolnego przesuwania się metalowego obiektu obok ich farmy na wys. ok. 50 stóp. Następnie obiekt wystartował w górę z wielką szybkością, znikając z pola widzenia w ciągu 1—2 s. 17 IV 1967 r. o godz. 21.00 świadek jechał samochodem, gdy zauważył najpierw łunę, a potem obiekt o kształcie podobnym do helmu z I wojny światowej. Obiekt był widziany przez ok. 10 min. również przez innych świadków. W pewnym momencie znalazł się nad samochodem i świadek patrząc na swoje ręce ujrzął je jak na zdjęciu rentgenowskim. Inne przytoczone przez A. Hynka w „The UFO Experience” obserwacje miały miejsce: 20 IV 1955 r. o godz. 22.45 w Kenora, Ontario, 26 VI 1963 r. o godz. 1 w Weymouth, Massachusetts, 3 IV 1964 r. o godz. 21 w Monticello, Wis-

consin, 10 VI 1965 r. o godz. 4 w Rocky, Oklahoma, 6 II 1966 r. o godz. 6.05 w Nederland, Texas. Bliskie Spotkania III Stopnia. 19 VIII 1949 r. w Death Valley, USA, dwaj poszukiwa-

chłopiec zaobserwował małe „stworzenie” obok obiektu, który „otworzył się” i humanoid znalazł się w jego wnętrzu, po czym obiekt zaświecił i odleciał z ogromną prędkością. 2 października 1954 r. w Croix-d'Epine, Francja, świadek jadąc skuterem zauważył obiekt w kształcie jaja, który wylądował ok. 15 m od niego. W pobliżu obiektu spostrzegł 2 małe postacie... 9 X 1954 r. w pobliżu Munster, RFN, świadek zauważył obiekt, w pobliżu którego znajdowały się cztery mierzące ok. 1,20 m istoty. 11 XII 1954 r. w Linha Bela Vista, Brazylia, o godz. 17.00 rolnik Pedro Moraes zobaczył obiekt unoszący się nisko nad polem.

7 X 1957 r. w Quebracoco, Brazylia, obserwowano ostry latający obiekt, z którego wyszło 7 małych istot wzrostu dziecka z długimi „włosami” i

noida, który upadł jak gdyby był raniony. Statek wkrótce wystartował, a mężczyźni uciekli. 24 IV 1964 r. w Socorro, Nowy Meksyk, USA, policjant Lonnie Zamora, zaobserwował obniżający się statek, który wylądował. Wyglądał on jak pionowo ustawiony samochód. Policjant zauważył 2 ubrane na białe sylwetki w pobliżu obiektu. Podjechał bliżej i zauważył jadowaty metaliczny statek spoczywający na nogach. Na boku statku widniały dziwne oznaczenia. Potem statek uniósł się pionowo w górę i odleciał. 12 IX 1965 r. w Santa Barbara, Peru, o godz. 5.00, porucznik S. Mancha obserwował 2 małe istoty chodzące po śniegu, które weszły następnie do pojazdu w kształcie spodka i błyskawicznie odleciały.

Kronika wypadków

Monter ogumienia z ZTS Piotr Gurgul, doznał 2 maja br., stłuczenia drugiego i trzeciego palca lewej nogi, w wyniku uderzenia młotkiem podczas wybijania pierścienia przy kole samochodu. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 19 dni.

Elektryk samochodowy z ZAW Włodzimierz Grudzień, doznał 10 maja br., stłuczenia trzeciego palca lewej nogi w wyniku przytrzaśnięcia, podczas opuszczania klapy Ikarusa. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca z ZAC Marian Korfel, 12 maja br., doznał uszkodzenia kręgosłupa i złamania kości lewej ręki na skutek upadku z dachu budynku Zajezdni. Wypadek miał miejsce podczas mycia świetlików dachowych, w ramach pracy na FASM. Winę za niego ponosi organizator pracy na FASM oraz sam poszkodowany, który nie używał żadnego sprzętu zabezpieczającego przy wykonywaniu pracy na wysokości — 14 m. Kierowca nadal przebywa w szpitalu.

Elektromonter z ZSP Robert Pilch, w dniu 15 maja br., porażony został prądem elektrycznym, podczas wkręcania w wilgotnych rekwizitach, bezpiecznika do gniazdka tablicy sterowania zwrotnicy. Odpowiedzialność za ten wypadek ponoszą zarówno sam poszkodowany jak i nadzór, który tolerował niewłaściwe wykonywanie wymienionej czynności. Zwolnienie lekarskie — 17 dni.

Blacharz z ZAW Adam Kowalczyk, doznał w dniu 17 maja br., urazu trzech palców lewej dłoni, podczas naprężania pasków klinowych przy autobusie. Bezpośrednią przyczyną wypadku było uruchomienie silnika przez innego pracownika. Odpowiedzialność za ten wypadek ponosi kierownictwo ZAW. Zwolnienie lekarskie — 4 dni.

Kierowca z ZTX Stanisław Zygoń, doznał 25 maja br., stłuczenia kolana prawej nogi, a stało się to podczas prowadzenia taksówki — Fiata 125 P, który najechany został przez Fiata 126 P. Kierowca tego drugiego wymusił pierwszeństwo przejazdu. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

Motornicz z ZTH Edward Serafin, w dniu 29 maja br., w wyniku wypadku drogowego — zderzenia prowadzonego tramwaju z samochodem ciężarowym, którego kierowca wymusił pierwszeństwo przejazdu, doznał stłuczenia kolana prawej nogi. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

Elektromonter z ZSP Andrzej Grabiński, doznał w dniu 29 maja br., podczas czyszczenia słupa trakcyjnego zaproszenia oka. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M.B.)

Echa Dnia Dziecka

Przed Międzynarodowym Dniem Dziecka, zorganizowane zostały dla dzieci z Zakładu Wychowawczego przy ulicy Praskiej w Dębnikach, którym MPK się opiekuje, dwie wycieczki autobusami przedsiębiorstwa — szlakiem Orlich Gniazd i do Ojcowa.

Z inicjatywy VI POP i VI Koła ZSMP w ZAC, zorganizowano przed Dniem Dziecka zbiórki pieniędzy wśród załogi Zakładu. Uzyskana kwota przeznaczona na ufundowanie książeczki mieszkaniowej dla jednego z wychowanków Domu Dziecka w Nowej Hucie. Starecylko też pieniędzy na zakup dla dzieci z tego Domu — gier i zabaw świetlnych.

Krywdawcy z Sekcji Klubu HDK w ZAP, w dniach od 30 do 31 maja br., oddali pod hasłem „Dnia Dziecka” — 5,6 l krwi.

1 czerwca br., sekretarz KZ PZPR Jerzy Juniszewski, wiceprzewodniczący ZZ ZSMP Leokadia Bilska, wiceprzewodniczący ZZ NSZZ Pracowników MPK Leszek Kosiba i kierownik Zakładu Sieci i Podstacji Jan Sokołowski, odwiedzili Zakład Wychowawczy dla dzieci przy ulicy Praskiej, gdzie wręczyli jego wychowankom paczki ze słodyczkami.

Również w sam Dzień Dziecka, aktyw kierowniczy i społeczno-polityczny ZTP, zorganizował dla dzieci z Zakładu Wychowawczego przy ulicy Praskiej, przejazd kolorowym tramwajem przez ulice Krakowa.

Z trzydniowego obozu w Gólkowicach na jakim przebywali wychowankowie Domu Dziecka z Nowej Huty, przywieźli ich do Krakowa autobusy z ZAC.

2 czerwca br., Koło ZSMP w ZNT, zorganizowało dla dzieci pracowników Zakładu, wycieczkę do Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie.

3 czerwca br., odbyła się wycieczka dzieci pracowników ZAC do Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie.

6 czerwca br., odbyła się wycieczka dla krwiodawców z ZAP i ich dzieci do Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie.

O obchodach w br. Dniu Dziecka w MPK — ufundowaniu książeczki mieszkaniowej przez ZAW, festynie i wycieczkach, pisaliśmy już w poprzednich „Sygnałach — MPK”. Powyższe są kolejnymi informacjami jakie na ten miły temat otrzymaliśmy. Dodać jeszcze należy, że w br. każdy zakład organizował we własnym zakresie to dorożne święto dla dzieci swoich pracowników i nie tylko, na co pieniądze wydatkowane, zostały między innymi z funduszu Związku Zawodowego. (M.B.)

OD KILKU JUŻ miesięcy Zakład Nadzoru Ruchu ma pod każdym względem idealnego „pracownika”. Jest „nim” oczywiście komputer. Jako pierwszy w Polsce zrobił pomiary awaryjności taboru na naszych liniach. Wyniki są tyle rewelacyjne, co zaskakujące. Komputer, zaprogramowany na kursy autobusowe, wykazał iż: rekordy mają nie tylko ludzie, ale i autobusy. Najbardziej awaryjnymi autobusami w Płaszowie są: 45038 i 45081. Tylko w maju zanotowały one po 16 awarii, a 18 autobusów miało po 5 awarii. W Bieńczycach 16 awarii miał autobus 11434, 17 autobusów „zaliczyło” ich po 7 i tyleż samo było z 6. W Czyżynach komputer zanotował 15 awarii autobusu 34109. Zupełnym rekordzistą natomiast okazał się autobus 21142 z Woli Duchackiej. Komputer wychwycił u tego pojazdu aż 25 awarii w ciągu maja, 21 awarii miał autobus 21092 i 21165.

Okazuje się, że autobusy tak jak ludzie nie lubią pewnych linii. Rekordzista z Płaszowa 45031 na sześćdziesiąt awarii aż 15 miał na linii „184”. Natomiast 45038 nie lubi linii „235” — miał tam aż połowę, bo 8 awarii — a to jest

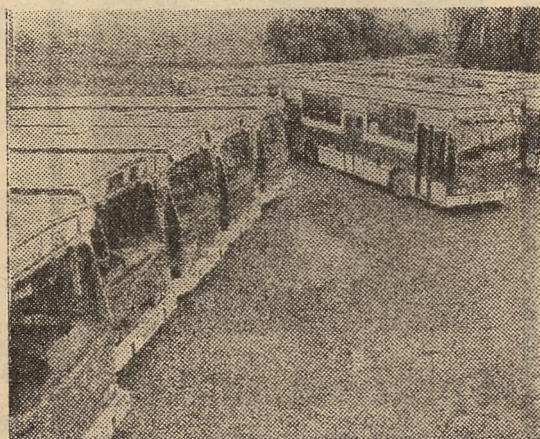
Przyczyny w domyśle

linia strefowa, a strefy uchodziły dotychczas za „chodliwe” wśród kierowców. Zupełną rewelacją jest natomiast awaryjność autobusów w ich poszczególnych typach. W przedsiębiorstwie współczynnik awaryjności na jeden wóz w ruchu wynosi 4,2 to jelicie które kasujemy ze względu na dużą awaryjność mają ją tylko... 2,4, a Wola w tak bardzo chwalonym tam „Ikarusie” ma współczynnik 5,7.

Sumary kursów na jeden wóz w ruchu w przedsiębiorstwie wynoszą 6,8 kursu, Bieńczyce mają 6,6, Czyżyny 4,8, Płaszów 5 i Wola 9,4.

Porównując te dane nie trzeba być specjalistą by się zorientować, iż chyba jednak (przynajmniej w naszym przedsiębiorstwie) nie od struktury taboru zależą awarie i straty. Okazuje się także, że niewielki wpływ mają tu warunki pracy. Domyślności zainteresowanych pozostawia komputer przyczyny, domyślności zostawia więc i ja. Gdybyś ta mądra bestia — komputer — zechciał powiedzieć „jak wyeliminować przyczyny awarii jednych i tych samych autobusów”. To zadanie pozostało niestety do rozwiązania kierownikom zajezdni i pracującym tam załogom. Czy „przechytrza” komputer?

(F.S.)



W BYDGOSKIM autobusie powstał spór, kto powinien zająć się leżącym na podłodze i tarasującym przejściu pijakiem. Pasażerowie twierdzą, że kierowca, kierowca — że pasażerowie. Sprawę rozstrzygnęła dyrekcja MPK, która poparła pogląd swego pracownika, widocznie w przeświadczeniu, że alkoholizm to problem społeczny a nie komunikacyjny. („Zdrowie i Trzeźwość” — nr 5/84).

Podjeżdżamy, że przy takim rozstrzygnięciu sprawy prawdopodobnie podniósł sporu usunął się sam, trzeźwiejąc... Oby los oszczędzał naszych kierowców.

POPLOTKUJMY

NIE WIADOMO, jak to jest na parkingu przy biurowcu (ul. Brożka) — czy różnie aromatyzują się spaliniami, czy niektóre samochody tak bardzo lubią wachać kwiaty. Te ostatnie na razie jeszcze pięknie kwitną, ale szanowni parkujący, nie musicie chyba tak bardzo na nie najeżdżać...

ZAZDROSZCZA nam łodźanie oznakowania przystanków tramwajowych, wskazujących kierunek jazdy tramwajów na skrzyżowaniu. Uważają jednak, że kolejne przystanki są u nich oznaczone dokładnie, nie zaś jak u nas — wymienione tylko ulice przejazdu.

NIECODZIENNA przygodę miał Mieczysław A. Piątek, przypominamy — nasz konkurent i zarazem kolporter. Mianowicie, 16 czerwca został zatrzymany w pociągu relacji Łódź — Zakopane (w drodze do domu) przez funkcjonariuszy SOK z Suchej Beskidzkiej za rozprowadzanie wśród pasażerów — studentów... „Sygnałów MPK”. Chwalił się też wcześniej w rozmowie z jednym z nich, że wiezie materiał do głuszenia. Oczywiście, wszystko się pomyślnie wyjaśniło. P. Piątka przeproszono. Materiał okazał się styropianem do wygłuszenia ściany, a rozprowadzając gazetę, znacze. (t)

Listy od pasażerów

PODZIĘKOWANIE

Pragnę gorąco podziękować Ob. J. Golezykowi za osobiste oddanie do domu zagubionej torebki z kompletną zawartością, tj. pieniędzmi, dokumentami i kluczami, a więc dużą stratą.

Nie wierzyłam, że istnieje możliwość odzyskania mojej zguby, ale jednak istnieją jeszcze bardzo uczciwi ludzie. Takim człowiekiem jest p. J. Golezyk, dlatego pozwoliłam sobie do Was napisać.

Gratuluje Dyrekcji takich uczciwych, prawych pracowników MPK. Mam nadzieję, że Dyrekcja nie pominie tego faktu, moim zdaniem p. J. Golezyk zasługuje na szczególne wyróżnienie.

Z poważaniem
Krystyna Lyczko
ul. Strzelców 21/29

Do P.T. Dyrekcji MPK DZIAŁ AUTOBUSÓW

Piszę to pismo, jako list pochwalny dla Pana Kierowcy autobusów — którego znam tylko numer: 3269.

Jakieś dwa tygodnie przed Świętami, jechałam, jak co dzień, autobusem nr 119 z przystanku przy Akademii Rolniczej, której jestem pracownikiem, do Dworca Głównego. Dnia tego padał deszcz, koło chodnika stały kałuże. Przeróżne auta chętnie wjeżdżały w nie i rozpryskiwały wodę na 3/4 chodnika i stojących ludzi. Patrzę, a tu nadejeżdża autobus „119” i delikatnie wjeżdża w wodę, aby się zatrzymać na przystanku przy samym chodniku. Wsiadam, autobus ruszył, że nikt nawet nie drgnął, i tak cały czas; hamował jakoś tak ślicznie, i stawał, i ruszał, trudno mi było uwierzyć, że tak można prowadzić wóz. Naprawdę nie pamiętam, aby kiedykolwiek kierowca prowadził tak pięknie autobus, tak życzliwie dla wiezionych pasażerów. Wsiadając, podziękowałam Panu Kierowcy i powiedziałam, że chcę napisać do Dyrekcji i proszę o dane. Uważałam, że to niepotrzebne, że jeżdżi zwyczajnie, ale w końcu podałam swój numer — 3269. Niestety, dni biegną, a ja dotąd nie napisałam.

Proszę o przyjęcie słów mego najwyższego uznania dla Pana Kierowcy nr 3269 i uhonorowanie Go.

prof. Helena Bączkowska
al. Mickiewicza 24

Dyrektor MPK w Krakowie
Szanowny Panie Dyrektorze!

Codziennie korzystam z usług podległego Panu MPK. Z uwagi na pełnione funkcje partyjne, społeczne oraz stanowisko zawodowe, korzystam w różnych porach doby z komunikacji miejskiej. W związku z tym mam pewną wyrobioną opinię na temat MPK, stanu dyscypliny, poszanowania pojazdów przez użytkowników oraz przez samych kierowców.

Z wielką przyjemnością wsiadłem w dn. 16 marca br. o godz. 14.55 na przystanku autobusowym przy ul. Dietla do autobusu linii 128 o bocznym numerze 34204. Pojazd zadbane, pachnący czystością, aż miło było wejść do tego autobusu. Jest również prawdą, że nie brak i autobusów brudnych, ale to, co mnie spotkało w tym autobusie, potrafiło przekonać, że MPK stać na ludzi dbających o przydzielony pojazd.

Życzę Panu dyrektorowi, aby takich autobusów i kierowców można było spotkać na każdej trasie w naszym mieście.

Z poważaniem
Edward Czekalski

Od redakcji: Listy dotyczą kolejno p.p.: Jerzego Golezyka, Stefana Krupy i Andrzeja Adamka. Wszyscy są kierowcami w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Czyżyny.

Podsumowanie plebiscytu

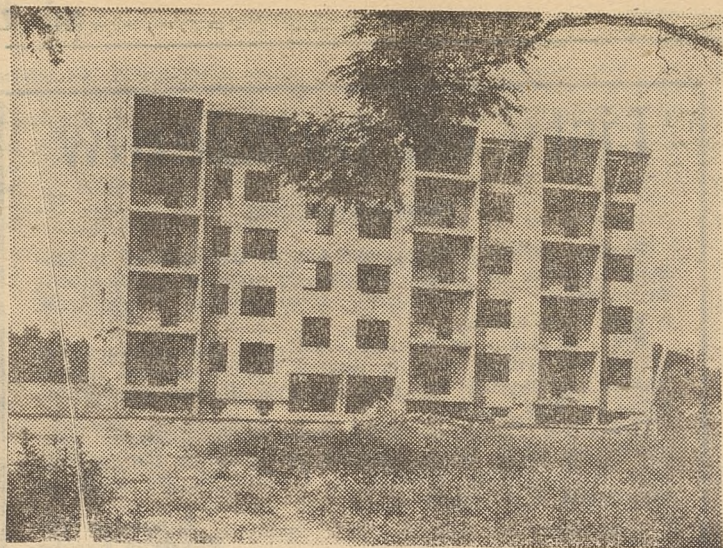
18 CZERWCA br., w Klubie Forum, odbyło się podsumowanie na szczeblu dzielnicowym plebiscytu na „Najlepszego mistrza, nauczyciela i wychowawcę młodzieży”. Z MPK tytuł taki otrzymali — wcześniej wybrani przez młodzież na otwartych zebraniach: z ZAW — zastępca kierownika d.s. ruchu Tadeusz Walczak, kierownik zmiany Jan Mołęcki, kierowcy Alojzy Rozmusz i Zygmunt Musiał oraz mechanik napraw Emil Gadziński, z ZSP starszy mistrz Eugeniusz Zwierzch i brigadzysta Kazimierz Kordula, z ZTP brigadzysta elektryk Kazimierz Stopa i starszy mistrz Stanisław Miś, z Przyzakładowej ZSZ zastępca dyrektora d.s. pedagogicznych Anna Kiersztyn i nauczyciel Edward Cebularz, oraz opiekun uczniów z warsztatów szkolnych Adam Duń. Wcześniej, 8 czerwca br., trzech spośród wymienionych — Tadeusz Walczak, Edward Cebularz i Eugeniusz Zwierzch, z uwagi na zdobycie już po raz trzeci wyżej wymienionego tytułu, wyróżnieni zostali tytułem „Zasłużonych mistrzów, nauczycieli i wychowawców młodzieży”.

NOWOŚCI W PKZP

(Dokończenie ze str. 2)

w wieku 16—24 lat, kształcące się i niezdolne do żadnej pracy zarobkowej (§ 6c), — powyżej 16 lat nie kształcące się i niezdolne do żadnej pracy zarobkowej (§ 6d) — 20 000 zł (15 000);
e) za dzieci martwo urodzone (§ 6e) — 5000 zł (4000);
d) za rodziców lub teściów — pozostających na całkowitym utrzymaniu członka Kasy i wspólnie z nim zamieszkających (§ 6f) oraz osoby spokrewnione lub inne — spełniające te same warunki (§ 6h) — 10 000 zł (7500);
e) za rodziców lub teściów — nie zamieszkających z członkiem Kasy (§ 6g) oraz osoby spokrewnione lub inne — wspólnie z członkiem Kasy zamieszkające i będące na częściowym jego utrzymaniu (§ 6i) — 5000 zł (4000).

Wszystkie opisywane wyżej zmiany weszły w życie z mocą od dnia 26.03.1984 r. włącznie. Przepraszamy za niezależną od nas zwięzłą w przekazaniu informacji. (aml)



Znakomity pomysł pracownika

NA ZNAKOMITY — naszym, i nie tylko, zdaniem — wpadł jeden z młodych pracowników naszego przedsiębiorstwa. Otóż, zaproponował on wybudowanie rotacyjnego bloku mieszkalnego dla młodych małżeństw. Specjalna konstrukcja budynku (na zdjęciu: makietka), pierwsza tego typu na świecie, umożliwiałaby sprawne, bez żadnych prawie przeszkód, przenoszenie się młodych małżeństw z mieszkania do mieszkania, czyli właśnie rotację. Wypo-

sażenie mieszkań pozostawiałyby, gdyż w każdym szczególnie byłoby ono wszędzie jednako.

Wspomniany pracownik, komentując swój pomysł, podkreślił zwłaszcza bardzo mały koszt budowy takiego bloku, a także to, że można go oddać do użytku zaledwie w ciągu dwóch miesięcy od rozpoczęcia budowy.

Mamy nadzieję, że tym razem odpowiednie czynniki zainteresują się zarówno samym pomysłem, jak i jego autorem.

AUTOBUSEM POD WIADUKT

Dramatyczną przygodę przeżyło 50 uczniów w walijskim mieście Maesteg. Jechali oni pięciowym autobusem na koncert, gdy nagle cała góra pojeździła została dosłownie zmiażdżona, zasypana uciami lawiną szkła i odłamków metalu. 14 spośród nich odniosło liczne rany cięte i klute, które wymagały hospitalizacji. Skutki katastrofy mogły być o wiele bardziej tragiczne, gdyby na piętrze autobusu znajdowali się dorośli. Trwa dochodzenie mające ustalić, dlaczego kierowca wjechał 4,5-piętrowym pojazdem pod 4-metrowy wiadukt kolejowy.

UJĘTO PODPALACZĄ

W wyniku skutecznej akcji milicji udało się uchwycić gro-

z sportu zbiorowego wydał zarządzenie, w myśl którego od 9 lipca londyńczycy nie będą już mogli palić papierosów czy fajek w metrze. Zakaz ma początkowo obowiązywać przez rok. Podróżnym zezwolono na palenie w przejściach i na peronach. Będzie można nadal palić także na górnej platformie słynnych londyńskich „pietrusów”. Niepalącym pozostawiono jedynie mały skrawek w tylnej części autobusu...

RADZIECKIE DOSTAWY DLA NASZEGO METRA

Na rok 1984 przewidziano dostawę radzieckiego sprzętu dla metra w Warszawie o wartości 4,2 mln rubli. Oprócz kół, suwnic, młotów spalinowych do Warszawy zostanie przywieziona tzw. tarcza do drążenia tunelu. Bez tego urzą-

Mieszanka firmowa

NIE TYLKO

żnego piromana, który podpalił wagony szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście. Działalność w późnych godzinach wieczornych między stacjami Chylonia — Grabówek — Gdynia. Funkcjonariusze milicji oraz pracownicy kolei zorganizowali akcję obserwacyjną, która dzięki wydatnej pomocy pasażerów pozwoliła ująć na gorącym uczynku 22-letniego mieszkańca Gdańska. Został on decyzją prokuratury rejonowej aresztowany i postawiony przed sądem.

ŚMIERĆ 2 CHŁOPCÓW POD TRAMWAJEM

Bardzo często prasa donosi o nieszczęściach, których ofiarami padają dzieci pozostawione bez opieki dorosłych. Do takiego tragicznego wypadku doszło w Poznaniu przy ul. Marchlewskiego. Na wydzielone torowisko, zza żywopłotu wybiegli dwaj chłopcy, 8-letni K. N. i 9-letni M. M. i wpadli pod szybkojeżdżącą tramwaj linii „2”. Kierująca tramwajem motornicza nie zdążyła zahamować. Obaj chłopcy ponieśli śmierć na miejscu.

ZAKAZ PALENIA W METRZE LONDŹSKIM

Zarząd londyńskiego tran-

METRO W LIZBONIE „ROBI BOKAMI”

Metro w stolicy Portugalii bije swoje „rekordy” nieefektywności. Tylko w jednym z dni bieżącego tygodnia na jego liniach doszło do 4 awarii, w następstwie czego ruch został przerwany na przeciąg kilku godzin. Pasażerowie jednego z pociągów musieli czekać w tunelu aż 20 minut na ewakuację.

(Opr. I-k)

ŚMIAŁO można by tak nazwać żłobek usytuowany o krok od pętli autobusów 164, 114, 103 przy ul. Krowoderskich Zuchów — Opolska. Maluchy już od pierwszych miesięcy i lat swego życia obcuja na co dzień z gwarem, warkotem silników, przyzwyczajają swe organizmy do nadmiernych dawek spalin.

Można mieć nadzieję, że niejedną

Żłobek dla MPK

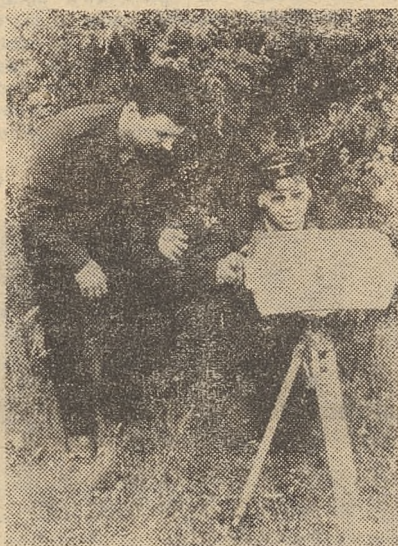
z tych maluchów, przyzwyczajony i zachęcony naocznym przykładem, zasili w przyszłości kadrę pracowników naszego przedsiębiorstwa. Tym bardziej, że personel żłobka (i bardzo słuszenie) otwiera okna najczęściej od strony pętli, co pozwala maluchom mieć prawie że bezpośredni kontakt ze spalinogwonnym, ciekawym życiem pętli lub — jak kto woli — przystanku końcowego. (jk)

Polecamy do czytania

JÓZEF RAPTUS: *Autobus pospieszny a normalny. Podobieństwa i różnice — anatomia porównawcza. Nakładem pasażerów, Kraków 1984, s. 48 + ilustracje. Cena 540 zł.*

ZBIGNIEW de CYBEL: *Berliet czy Ikarus. Obrazki z zajeżdźni. Wydawnictwo „Cynk”, Kraków 1983, s. 101 + wykresy i tabele. Cena 720 zł.*

KLEMENS GLOB-TROTTER: *Tramwajem dookoła świata. Wspomnienia tułacza. Nakładem własnym autora, Kraków 1984, s. 1936, barwne fotografie. Cena 14 zł.*



Sprawną reakcją

W ZWIĄZKU z nielicznymi, ale jednak dokuczliwymi skargami pasażerów na to, że tramwaje i autobusy MPK jeżdżą zbyt wolno — niektórzy pracownicy Nadzoru Ruchu postanowili natychmiast zareagować. Po raz pierwszy w świecie, właśnie u nas, kontrolować oni mają przy pomocy tzw. radaru drogowego, które autobusy i tramwaje jeżdżą zbyt wolno jak na potrzeby pasażerów. Radar to wszystko w sposób bezwzględny wykaże.

Zbyt powolni, co chyba jest oczywiste, będą w różny sposób karani (w zależności od skali przewinienia). Oczywiście, wszystko to z myślą o pasażerach, dla ich dobra.

O innych tego typu inicjatywach — reakcjach informować będziemy zawsze na bieżąco. Na zdjęciu: jedna z pierwszych akcji. (jk)

Z humorem

Kontroler do pasażera autobusu:

— Pan ma kartę na linię 144, a ten autobus jest 124 i jedzie na Olszę II...

— Niesłychane, czy ci wasi kierowcy często się tak mylą?

— W pańskim wieku trzeba się bardzo oszczędzać, więcej na siebie uważać — poucza lekarz 85-letniego emeryta.

— Wiem, wiem, panie dokto-

rze i dlatego unikam kobiet, jak tylko mogę!...

Podsłuchane na przystanku tramwajowym:

— Cześć, kopę lat, co porabiasz?

— Nic...

— Naprawdę? Zazdrościsz ci! Musisz mi zdradzić gdzie i za ile!

W przychodni przyzakładowej lekarka pociesza pacjenta-emeryta:

— Ale niech się pan nie mar-

twi, to nie poważnego, na pewno z tą dolegliwością dożyje pan 80 lat...

— Ależ pani doktor, ja już mam 80 lat!

— No proszę, nie mówiłam?!

W autobusie linii 150, który dość długo nie rusza z początkowego przystanku, nawiązuje się dialog:

— Bardzo pana przepraszam, czy nie wie pan przypadkiem, o której on ma odjazd?

— Wiem...

— Uprzejmie panu dziękuję.

Z aforyzmów M. Gogola

● I okazało się jasno, jakiego rodzaju stworzeniem jest człowiek: mądry, roztropny, przeorny bywa we wszystkim, co się tyczy innych, a nie jego.

● Wszyscy mamy tę małą słabość, że lubimy siebie trochę oszczędzać i staramy się raczej znaleźć jakiegoś bliźniego, na którym można by skupić swą złość.

● Skąd mamy wiedzieć, kto z nas jest większy, kto lepszy, skoro pierwsi będą ostatnimi, a ostatni pierwszymi?

● Każdemu wydaje się, że na miejscu swego bliźniego mógłby przysporzyć światu wiele dobra, a nie przyjdzie mu do głowy, że mógłby to równie dobrze zrobić na swoim.

● Chcąc być czymś przyjacielem, trzeba stać się godnym przyjaźni.

● Do tego doszło, że jeśli ktoś nie zrobił komuś świństwa, to zaraz uważa się za szlachetnego człowieka.

● Trzeba mieć w sobie wiele miłości, aby nasza krytyka skierowana przeciwko innemu człowiekowi wyszła mu na dobre.

● Dobro i zło należy pamiętać wiecznie. Dobro, ponieważ wspomnienie, że kiedyś nam je wyświadczono, uszlachetnia nas. Zło, ponieważ od chwili, w której nam je wyrządzono spoczywa na nas obowiązek odplacenia zań dobrem.

● Boimy się często powiedzieć coś głośno, by się nie okazało, że jesteśmy głupszy od innych.

● Czyżby prawda była czymś tak kompromitującym, że trzeba ją mówić wrogom zamiast przyjaciółom?

Krzyżówka do rozwiązania—10

POZIOMO: 3. Twórca. 6. Kompozytor opery „Wesele Figara”. 9. Punkt widzenia, z którego coś się rozpatruje. 10. Poeta piszący utwory nastrojowe. 11. Katedra wtrona. 12. Odgłos powstający przy otwieraniu nienaoliwionych drzwi. 13. Długotrwały okres bez deszczu. 16. Góry w Azji, na terenie ZSRR. 19. Posterunek, warta. 22. Artystka filmowa i teatralna. 23. Kwiat hodowany w ogrodach jako michełek lub marcielek. 24. Formierz. 25. Lekka, ażurowa tkanina. 26. Kobieta karmiąca piersią cudze dziecko. 29. Ssak drapieżny z rodziny łasicowatych. 32. Element pieca. 35. Zimowy płaszcz na futrze. 36. Dramat W. Szekspira. 37. Podniosłość, wzniosłość. 38. Kondygnacja budynku nad parterem. 39. W piórniku ucznia. 40. Pocisk małego kalibru.

PIONOWO: 1. Przypuszczenie, domniemanie. 2. Gdańska lub Pucka. 3. Zbiór map. 4. Rodzaj werandy. 5. Filmowa „Panienka z okienka”. 6. Bojowy gaz musztardowy. 7. Antypoda pasywów. 14. Wada, defekt. 15. Początek czegoś. 16. Niepokój, popióch, poruszenie. 17. Indiański znak plemienny. 18. Młoda owca. 19. Pisarka francuska („Witaj smutku”). 20. Amortyzator. 21. Prymitywny przyrząd do mielenia ziarna. 27. Niezniszczalny pomysł, mrzonka. 28. Bałwan, głupiec, dureń. 30. Do opalania. 31. Człowiek ułomny. 32. Kamizelka ratunkowa. 33. Eleganckie krzesło. 34. Znana spikerka TVP.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 8

Poziomo: kotłak, pokuta, skarpetki, koza, Nana, talon, wrzawa, Alaska, multiplikator, Pałasz, kabina, Alina, próg, orda, adamaszek, lamaga, litera.

Pionowo: Kraków, posada, kwarta, patyna, Kwinta, antaba, poliklinika, ramka, Witos, liana, koran, pociąg, Angara, zabawa, kaszel, brokat, apatia.

