

Związki zawodowe na miarę potrzeb ludzi pracy

Na nową ustawę o związkach zawodowych czekaliśmy od porozumień sierpniowych. Podjęta przez Sejm w dniu 8 października uchwała jest wypełnieniem porozumień zawartych między przedstawicielami strajkujących robotników i rządu. Czy w pełni satysfakcjonującym? Ci, którzy rozsiewają komentarze „na nie”, odrzucają widocznie wszelkie rozumowanie, bądź pomijają w tym rozumieniu ważny element, że istotą tej ustawy jest **pogodzenie interesów świata pracy z interesem państwa**. Takie założenia ma każda ustawa o związkach zawodowych, w każdym kraju, a więc z natury rzeczy jest wypadkową kompromisu.

Do tego kompromisu doszło przecież przed dwoma laty w Gdańsku, Szczecinie i Jastrzębiu, a ustalone tam zasady zostały jedynie rozwinięte i uzupełnione o te elementy, które podyktowały doświadczenia społeczno-polityczne tych dwu lat. Weźmy tylko do ręki ustawę i skonfrontujmy z porozumieniami, w których punkt pierwszy głosi, że „uznaje się za celowe powołanie nowych samorządnych związków zawodowych, które byłyby autentycznym reprezentantem klasy pracującej”; drugi zaś mówi, że „tworząc nowe niezależne związki zawodowe MKS stwierdza, że będą one przestrzegać zasad określonych w Konstytucji PRL. Nowe związki zawodowe będą bronić interesów społecznych i materialnych pracowników i nie zamierzają pełnić roli partii politycznej”.

A oto co gwarantuje sejmowa ustawa o związkach zawodowych:

— **samorządność** związków zawodowych; swobodę kształtowania własnych programów, określania swych struktur organizacyjnych oraz zasad wyboru władz;

— **niezależność** od organów administracji państwowej i gospodarczej;

— **równość** praw wszystkich związków;

— **dobrowolność** zrzeszania się ludzi pracy w organizacjach związkowych;

Ponadto ustawa stanowi iż:

— związki zawodowe są reprezentantem interesów zawodowych swych członków wobec kierownictw zakładów pracy, organów administracji państwowej i gospodarczej, organizacji społecznych;

— związki zawodowe będą w pełnym zakresie bronić praw i interesów pracowników w zakresie warunków pracy i płac, warunków socjalno-bytowych i kulturalnych, wykorzystując swe uprawnienia, w tym opiniodawcze, kontrolne, interwencyjne, łącznie z prawem do strajku jako środkiem ostatecznym;

— będą współuczestnikami kształtowania i realizacji zadań społeczno-gospodarczych rozwoju kraju;

— będą działać na rzecz pomnożenia dochodu narodowego i sprawiedliwego jego podziału.

Z porównania tych gwarancji z odpowiednimi punktami porozumień dowodnie wynika, iż przeważają gwarancje, które zresztą w ustawie brzmią bardzo ramowo, a od nowo powstałego związku zależało będzie, w ilu je rozpracuje szczegółach, stosownie do potrzeb załogi danego zakładu. Faktem jest, że w oparciu o ustawę nowy związek **ma prawo występować wobec kierownictwa i organu samorządu załogi we wszystkich sprawach dotyczących interesów pracowników**, takich np. jak: regulamin pracy, ustalenie nagród i premii, rozkład czasu pracy, ustalanie planu urlopów, kwestie socjalno-bytowe załogi oraz emerytów i rencistów. Związek będzie po-

(Ciąg dalszy na str. 2)



Jesień nadeszła słoneczna, przyniosła z sobą zadumę i melancholię. Jakże wydarzenia pozostawi zimie?

Uwaga Czytelnicy i Kolporterzy!

W związku ze zbliżającym się terminem odnowienia prenumeraty „Sygnałów MPK” na rok 1983 prosimy dotychczasowych Kolporterów o potwierdzenie telefoniczne do Redakcji swej gotowości prowadzenia kolportażu w roku przyszłym.

Apelujemy do Czytelników o samorzutne zgłoszenie się do prowadzenia kolportażu w formie stałej prenumeraty.

Kierujemy też gorącą prośbę do registratorów ruchu w PKR-ach, portierów i wszystkich pracowników mających stałe miejsce pracy w punktach nateżonego przepływu członków naszej załogi, o łaskawe podjęcie się luźnej sprzedaży do-

wolnej ilości egzemplarzy naszej gazety.

Chodzi o to, iż wielu pracowników, zwłaszcza ze służby ruchu, zapytuje, gdzie można nabyć „Sygnały”. Dotychczas takiej możliwości nie było (poza prenumeratą) — chcemy ją więc stworzyć, ale nie potrafimy tego zorganizować bez pomocy ludzi dobrej woli.

Warunki prenumeraty podamy w terminie późniejszym. Sygnalizujemy tylko, że obie formy kolportażu honorowane będą prowizją.

Licząc na pomoc w dotarciu gazety do załogi, prosimy o zgłoszenie pod nr telefonu 66-66-29, lub wewnętrzne: 164 i 165.

REDAKCJA

Byliśmy jednym z niewielu przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju, które ubiegłej, wyjątkowo śnieżnej, zimy nie stanęło. Komunikacja w mieście została utrzymana. Trudno przewidzieć, jaka będzie dla miejskiej komunikacji nadchodząca zima. Dlatego już teraz robi się wszystko aby przygotować zakłady do tej najtrudniejszej pory roku.

Tematowi „zima” poświęcono wiele uwagi na posiedzeniu Egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR w dniu 30 września br., a następnie odbyty 4 października sztab przedsiębiorstwa zajął się wyłącznie problematyką przygotowania do zimy. Nie licząc szczegółów zawartych w dyskusji, zakres zagadnień poruszonych na obydwu posiedzeniach pokrywa się, stąd

darowujemy sobie dwie relacje.

A oto główne, już zarysowujące się, problemy, przed jakimi staje przedsiębiorstwo.

W Trakcji Autobusowej generalnym problemem jest

TERMOMETRY PRZYPOMINAJĄ, ŻE NADCHODZI

My się zimy nie boimy

brak opon. Poza tym tabor autobusowy jest już przygotowany na wypadek pierwszych mrozów i śniegu. Obiekty w zajezdniach również przygotowane, chociaż w Bińczycach nie najlepsza jest wentylacja i będą kłopoty z ogrzewaniem. Na Woli bra-

kuje znów pełnej obsady pracowników kotłowni.

W Trakcji Szybowej najważniejszą sprawą jest teraz odwodnienie zwrotnic. Występują braki bezpieczników i szczotek do przetwornic. Bezpieczniki będą regenero-

wane, ale są znów kłopoty z odpowiednim drutem. Na

wypadek opadów śniegu przygotowane są już trzy pługi odśnieżne. W grudniu będzie czwarty.

Bardzo ważną sprawą jest przygotowanie zasilania rezerwowego z agregatów prą-

dotwórczych. Dotyczy to wszystkich zajezdni prócz Podgórze, gdzie jest zasilanie podwójne. Należy również pomyśleć o dokładniej opracowanej instrukcji obsługi zastępczych agregatów prądotwórczych.

Naprawy dachów na poszczególnych obiektach MPK jak również wymiana świetlików są już na ukończeniu. Trudno tu nie dodać, że właśnie z tymi sprawami w poprzednich latach było sporo kłopotów.

Jeżeli chodzi o sprawy so-

cialno-bytowe załogi, to w trakcie opracowania jest wykaz stanowisk roboczych, na których pracownikom należy się będą posiłki regeneracyjne. Ceny ich są jeszcze do ustalenia. Jest już jednak pewne, że cena jednego posiłku nie przekroczy 26 złotych. Do rozwożenia ich wykorzystane zostaną barobusy. Jeżeli chodzi o zaopatrzenie załogi w odzież to już należy zasygnalizować, że będą odczuwane braki: butów filcowych, skarpet, kałesonów.

Ze względu na wagę sprawy jaką jest przygotowanie przedsiębiorstwa do nadchodzącej zimy, temat ten kontynuować będziemy na następnych łamach, zwłaszcza, że posiedzenia sztabu poświęcone tej niezwykle ważnej sprawie odbywać się będą w każdy poniedziałek.

M. B.

Związki zawodowe na miarę potrzeb ludzi pracy

(Dokończenie ze str. 1)

nadto sprawował kontrolę nad przestrzeganiem przez kierownictwo zakładu przepisów prawa pracy (higiena, bezpieczeństwo), kierował działalnością społecznej inspekcji pracy i współdziałał z państwową inspekcją pracy. Będzie współdziałał z kierownictwem w sprawach podwyższania kwalifikacji, rozwijania racjonalizacji i wynalazczości.

Trudno w tym komentarzu wymienić wszystkie z szerokiego zakresu uprawnień związku, krótko zaś można stwierdzić, że sprowadzają się one do strawestowanej, znanej zasady, która w ustach związkowców brzmić będzie: „NIC O NAS W ZAKŁADZIE — BEZ NAS”.

Już się mówi, a piszę te słowa w dwa dni po uchwaleniu ustawy, o obwarowaniu związku jakimś nadmiernymi zobowiązaniami. Przeczytałem ustawę kilkakrotnie i doczytałem się raptem trzech. Ustawa zobowiązuje związki zawodowe do działania na podstawie statutów zgodnych z Konstytucją PRL — jest to oczywiste i wynika z porozumień sierpniowych. Zobowiązuje do korzystania z samodzielności w sposób zgodny z prawem — bez tego zastrzeżenia nie istnieje żaden statut żadnej organizacji na świecie, jeśli nawet nie stanowi o tym dobitnie któryś z punktów. I wreszcie — ustawa zobowiązuje do prowadzenia działalności wychowawczej na rzecz kształto-

wania etyki zawodowej, sumiennego i rzetelnego wykonywania obowiązków pracowniczych i przestrzegania zasad współzycia społecznego — w tej kwestii zastrzeżenia mogłyby mieć tylko członek bezrozumu, gdyż zenujące jest, że takie powinności trzeba obwarowywać ustawą — powinno je dyktować sumienie.

Rodzi się też pytanie, jakie są gwarancje, że gwarancje zawarte w ustawie zostaną wcielone w życie? Odpowiedź dał w przemówieniu sejmowym generał WOJCIECH JARUZELSKI: „Ustawa stwarza wszystkim jednakowe szanse. Nie będzie u nas obywateli drugiej kategorii. (...) Nowe związki zawodowe rozpoczną działalność od najniższego, podstawowego szczebla — od zakładu pracy, gdzie każdy poznać może każdego. To najpewniejsza gwarancja przeciw manipulacji, zakulisowemu rozgrywkom”.

Tak więc można powiedzieć, schodząc na nasze, MPK-owskie podwórko, od nas samych zależy jaki stworzymy związek, jakich wybierzemy ludzi do jego władz i jak będziemy w nim działać. Bo nowa formuła prawna związku daje szansę stworzenia rzeczywiście nowej jakości związkowej. Wprawdzie różnej od „Solidarności” (różnej nie o ideały związkowe lecz o słuszne „odpolitycznienie”), ale odległej też od modelu CRZZ-owskiego — jakości na miarę potrzeb ludzi pracy.



● Od 1 października br. na linii autobusowej „105”, zaczęły kursować nowiutkie przegubowe „Ikarusy” z Zajeźdźni w Czyżynach. Poprzednio linię tę obsługiwały autobusy z Zajeźdźni w Bieńczycach. Około 15 października br. przegubowe Ikarusy jeździć będą również na linii „164”.

● W dniu 1 października br. w godzinach rannych 6 Ikarusów i 4 Jelcze odstawił brak ogumienia — opon o wymiarach 1100—20.

● Ostatnio, na niektórych przystankach nie najlepiej się dzieje zarówno z estetyką jak i pełną informacją co do kursowania tak wozów autobusowych jak i tramwajowych.

● Na kilku pętlach pojawiły się minutowe odjazdy niektórych autobusów i tramwajów. Wypadałoby, aby informacja taką objąć wozy kursujące na wszystkich liniach.

● Odnotowuje się coraz więcej skarg pasażerów zarówno autobusów jak i tramwajów na niszczenie w wozach odzieży. Warto więc zainteresować się stanem tabory również „od środka”.

● W Zajeźdźni Autobusowej w Czyżynach ruszyły prace remontowe pomieszczeń socjalnych. Proponujemy zacząć od jadalni i prowadzącego do niej korytarza.

● Sygnały gwizdków używanych przez pracowników Zakładu Torów podczas robót torowych przy nie wyłączonym ruchu, są bardzo słabo słyszalne. Albo więc wymienić gwizdki na inne, albo wprowadzić głośniejszy sy-

W tym roku święcimy stulecie ruchu robotniczego w Polsce. Jest to rocznica niezwykle istotna w historii najnowszej naszego kraju, gdyż wiąże się ona z korzeniami, z rodowodem Polski Ludowej, z socjalistycznym kształtem naszego państwa. Jest to rocznica upamiętniająca wysiłki wielu pokoleń rewolucjonistów i socjalistów polskich, którzy do realizacji ludowego, robotniczego państwa zmierzali drogą niełatwą, pełną krwawych i ofiarnych zmagania.

Nie jeden z bojowników robotniczej sprawy oddał przecież życie, przecierpiał je w więzieniu. Rok ten jest zatem okazją, by przypomnieć ich zasługi, ich ofiary, bezprzykładny heroizm, cierpienia i poświęcenie dla socjalistycznej idei.

Nasze miasto ma szczególne powody, by rocznicę tę obchodzić bardzo uroczystie. Kraków stał przecież u kolebki narodził się polski ruch robotni-

100 lat ruchu robotniczego

Komitet Obchodów w MPK

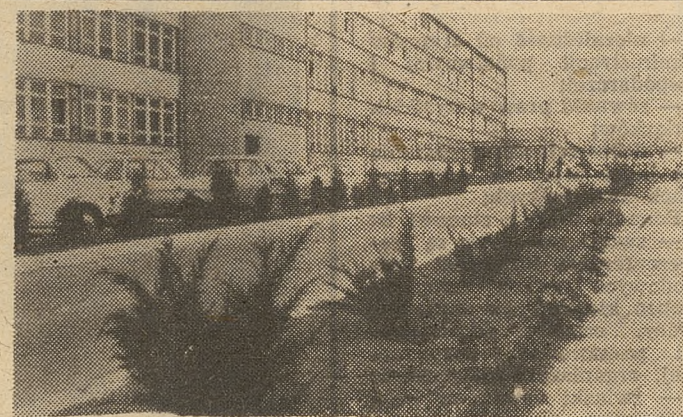
czego. To tutaj w roku 1880, a więc jeszcze dwa lata przed powstaniem I Proletariatu (datę powstania tej partii przyjęto dziś umownie za początek narodzin ruchu robotniczego w Polsce) Ludwik Waryński wykorzystał salę sądową do publicznej agitacji i szerzenia poglądów socjalistycznych. Tu też miała się robotnicza krew w r. 1923 i 1936 podczas krwawych wystąpień robotniczych.

Wśród krakowskich rewolucjonistów nie zabrakło też tramwajarzy. Moralnym więc obowiązkiem nas — spadkobierców idei, o którą walczyli, jest upamiętnienie ich zmagania, oddanie hołdu. Okazją po temu będą rocznicowe uroczystości, wspomnienia w czasie spo-

tkan z weteranami ruchu robotniczego, którzy przecież są jeszcze wśród nas — pracując w MPK, bądź odpoczywając na zasłużonych emeryturach.

W celu aktywniejszego włączenia się w obchody 100-lecia na posiedzeniu Egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR powołano KOMITET OBCHODÓW w składzie Tadeusz Zwołński, Stanisław Kostro, Stanisław Kowalczyk, Adam Piśczek, Zdzisław Kałwa, Jerzy Krauss oraz przedstawiciel zakładowego ZBoWiD.

Do zadań Komitetu należy przygotowanie programu obchodów w przedsiębiorstwie, włącznie z koronną uroczystością planowaną na 15 grudnia. (Zd. Z.)



Nowy przewodniczący ZZ ZSMP

Program w dwa tygodnie

23 września odbyło się plenarne posiedzenie Zarządu Zakładowego ZSMP poświęcone głównie praktycznej realizacji i wdrażaniu w życie uchwał IX Plenum KC PZPR poświęconego sprawom młodego pokolenia. Mimo, że posiedzenie miało mankamenty w przygotowaniu doprowadziło do rzeczowej dyskusji na temat problemów młodzieży. Na uwagę zasługuje głos jednego z dyskutantów, który powiedział, że jeśli starsze pokolenie chce naprawdę wciągnąć młodzież do aktywnej działalności na rzecz wprowadzenia kraju z kryzysu, powinno podejmować uchwały nie „o młodzieży” ale raczej „dla młodzieży”, których realizacja ułatwiałaby start w tych trudnych warunkach w jakich przyszło młodym żyć. By działać bowiem dla kraju, społeczeństwa czy środowiska trzeba mieć zapewnione podstawy własnego bytu. W przeciwnym razie, dla każdego ważniejsze będą jego losy na dziś (gdzie mieszkać, skąd wziąć meble, jak zapewnić byt rodzinie), niż działalność społeczna.

Włączając się w realizację uchwał IX Plenum MPK-owscy młodzieżowcy powołali Radę Programową, której zadaniem było opracowanie, i to w bardzo krótkim czasie, założeń programu działania zakładowej organizacji. Dziś, w dwa tygodnie po tym plenum możemy mówić już o wynikach prac komisji. Przedstawiony program stanowi przetransponowanie do skali przedsiębiorstwa i zakładów ogólnych założeń i wytycznych z uchwał IX Plenum KC. Główny kierunek działań zmierzających do uaktywnienia działalności kół, podkreślenia i zaprezentowania ich działalności w zakładach z uwzględnieniem wypracowanych już tradycji związków młodzieżowych w MPK. Drugim ważnym problemem nakreślonym w programie jest sprawa włączenia młodego pokolenia Tramwaju w realizację reformy gos-

podarczej w przedsiębiorstwie, zaangażowanie go w ruch racjonalizatorskim.

Kolejny ważny punkt programu, to zajęcie się sprawami ludzi młodych w przedsiębiorstwie, dbanie o ich warunki socjalne, warunki pracy, oraz warunki wypoczynku i sprawy młodzieżowej kultury. Jedną z najważniejszych form działalności dla młodzieży ma stać się budownictwo patronackie, które przy pomocy przedsiębiorstwa dopiero startuje.

Program przewiduje, że do wszystkich tych działań trzeba wciągnąć młodzież zaraz po przyjęciu młodych ludzi do przedsiębiorstwa, że szczególnie uwzględnieniem najmłodszej grupy, czyli uczniów Przyzakładowej ZSZ przy MPK. Patrząc na ten program, trzeba przyznać, że jest dość szeroki, a jednocześnie ma szansę być zrealizowany. Na pewno zmieni to styl pracy organizacji młodzieżowej. Ze dziś tak jeszcze nie jest i że brak jeszcze aktywności społecznej młodych, świadczy choćby fakt, że mija już drugi miesiąc od podpisania umowy w sprawie patronatu mieszkaniowego, a jej realizacja jakoś zawiśła w powietrzu — Zarząd Zakładowy domaga się obecnie zatrudnienia dodatkowej osoby w Dziale Inwestycji, która zajmować się będzie realizacją patronackiego budownictwa. Czyżby w szeregach organizacji nie znalazła się ani jedna nawet osoba, która mogłaby społecznie zająć się tymi sprawami? No, ale może w oparciu o nowy program nowe kierownictwo Zarządu zmieni styl działania. Mówię o nowym kierownictwie, bo trzeba dodać, że plenum ZSMP dokonało zmian personalnych. Na miejsce ustępującego Ryszarda Łąckiego przewodniczącym ZZ został wybrany WŁADYSŁAW MICHAŁSKI — dotychczasowy z-ca przewodniczącego. Nowym wiceprzewodniczącym został Jerzy Krauss. (Zyz)

Przed budynkiem biurowym przy ul. Brożka posadzono tuje, zwane też żywotnikami. Są to piękne, wiecznie zielone krzewy iglaste z rodziny cyprysowatych. Wybór tych niezwykle dekoracyjnych drzew bardzo nam odpowiada. Podziękowania dla pracowników Wydziału Ogólnego za tak sympatyczny czyn społeczny.

Fot. S. Makarewicz

Komunikaty

Zarząd Zakładowy Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej ogłasza konkurs na najlepszy plakat propagujący Turniej Młodych Mistrzów Techniki.

Celem konkursu jest pobudzenie działania na rzecz propagandy wizualnej w zakresie technicznego wychowania młodzieży i ruchu racjonalizatorskiego w ogóle, a zwłaszcza propagowanie zasad i warunków Turnieju Młodych Mistrzów Techniki.

Uczestnikiem konkursu może być każdy pracownik MPK, który w terminie do dnia 15 listopada 1982 r. złoży swoją pracę w Zarządzie Zakładowym ZSMP (ul. Brożka, 3, pokój 234).

Format oraz technika prac jest dowolna.

Nagrody przewidziane przez organizatorów dla zwycięzców wynoszą: za I miejsce — 2 tys. zł, za II — 1 tys., za III — 500 zł.

Zarząd Zakładowy serdecznie zaprasza wszystkich chętnych do udziału w konkursie.

★

ZZ ZSMP informuje osoby interesujące się amatorską twórczością kabaretową lub teatralną, że mogą rozwijać swoje zainteresowania, a także spędzać czas wolny przyjemnie i pożytecznie uprawiając jedną z form pod okiem fachowców. Zgłoszenia przyjmujemy w Zarządzie.

ZATRZYMAŁ SIĘ DOPIERO NA POKOJU JADALNYM

Samochód z przyczepą załadowany kilkoma tonami węgla uderzył w Grudziądzu w tramwaj z taką siłą, że wagon wyskoczył z szyn, przejechał kilkudziesięciometrowy odcinek ulicy, zламаł drzewo i rozbił ścianę kamienicy, zatrzymując się u progu jadalni pewnej grudziądzkiej rodziny, konsumującej właśnie posiłek. Dziwnym i szczęśliwym trafem najważniejszych ofiar nie było.

NA DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Cenimy sobie żołnierskie ręce

Z żołnierzami Jednostki OTK im. Bartosza Głowackiego pracującymi w Zakładzie Torów spotykamy się w samo południe słonecznego październikowego dnia na torowisku przy ulicy Mogiłskiej. Wykonywany jest remont bieżący torów od Ronda Mogiłskiego do Pętli Wieczysta. Przy tym remoncie pracują dwie drużyny żołnierzy — druga i trzecia. Dzisiaj wyjątkowo przy malowaniu siatek zatrudniono tu obok jeszcze drużynę pierwszą, która w inne dni wykonuje prace torowe przy ulicy Dietla.

mocnicze jak koszenie trawy między torowiskami czy malowanie siatek odgradzających torowiska. Pracują pod kierunkiem pracowników ZT brygadzystów Józefa Madeja i Jana Marka. Dowódcami żołnierzy są: drużyny pierwszej kpr. pch. Andrzej Ostrowski, drugiej st. szer. Andrzej Cetnarowski, a trzeciej kpr. Tadeusz Mucha. Dowódcą plutonu jest kpr. Zbigniew Pazera. Na miejscu pracy żołnierzy spotkaliśmy ich przełożonego por. Włodzimierza Chrzanowskiego. Interesował się pracą, troszczył o bezpie-

naszym Zakładzie 6 miesięcy i dali się poznać jako pracownicy dobrego, zaangażowani i dyscyplinowani — chwali żołnierzy st. mistrz K. Styś.

Doceniając pracę żołnierzy przy remontach torowisk w mieście, kierownictwo MPK w związku z nadchodzącym Dniem Wojska Polskiego wystąpiło do macierzystej jednostki żołnierzy pracujących w ZT z listem pochwalnym. — Wymieniono tych najlepiej pracujących, co my niniejszym również czynimy... z Drużyny I: Jan Baca, Karol Jakubo-



W sumie w Zakładzie Torów zatrudnionych jest 40 żołnierzy, z młodego rocznika. „Dzięki pogodzie i żołnierzom jesteśmy w tym roku do przodu z remontami torów. Choćby tu przy ulicy Mogiłskiej zaawansowanie robót wynosi już około 60 procent” — informuje nas st. mistrz Zakładów Torów Krzysztof Styś.

Te trzy drużyny żołnierzy pracowały już przy remontach torów w ulicach Ujaśtek, Mrozowej, Wielickiej i Dietla. Żołnierze wykonywali również różne prace po-

czeństwo przy wykonywaniu robót. Opowiedział nam o życiu żołnierzy po pracy, o ciekawych wycieczkach w udostępnionym przez MPK autokarze, sukcesie zespołu góralskiego założonego przez żołnierza Henryka Kupeza, który na przeglądzie Zespołów Estradowych w Siedlcach zajął jedno z najlepszych miejsc.

„Jestem za tym, abyśmy w przyszłym roku podpisali umowę o pracę z tymi samymi żołnierzami. Są oni już wykwalifikowanymi robotnikami torowymi. Pracują w

wiecz, Adam Kotulek, Aleksander Małowski, z Drużyny II: Józef Słowik, Józef Urych, Zbigniew Kowacz, Józef Guzik syn Leona, z Drużyny III: Jerzy Szware, Leszek Janocha, Kazimierz Piech i Andrzej Synowiec.

Wszystkim pracującym w Zakładzie Torów MPK żołnierzom życzymy z okazji Święta Wojska Polskiego zdrowia i wszelkiej pomyślności w odbywaniu żołnierskiej służby i pracy na rzecz przedsiębiorstwa i miasta Krakowa.

(M. B.)

Do szkół przyzakładowych przylgnęła obiegowa opinia, że są tymi gorszymi. Kiedyś może to i miało swoje uzasadnienie — przyjmowało się wszystkich chętnych, a ubiegali się o przyjęcia ci, którzy nie wierzyli w swoje możliwości ukończenia liceum bądź technikum. Te czasy minęły już bezpowrotnie. Dziś kandydaci na uczniów dobierani są starannie, zresztą jest z czego wybierać. W tym roku szkolnym zabrakło miejsca dla 220 chętnych w naszej szkole przyzakładowej. Wybierano więc najlepszych. Dzisiaj o poziomie szkoły nie decyduje już brak możliwości uczniów, lecz ich chęć i możliwości jakie im stwarza szkoła.

Młodzież jest taka sama jak wszędzie — odpowiadali pytani nauczyciele. Ba, mówiono nawet, że w szkołach przyzakładowych jest większa dyscyplina, młodzież jakby mniej „rozwydrzona”. Zdaniem moich rozmówców ma na to wpływ właśnie powiązanie z zakładem pracy, wdrażanie młodych ludzi do dyscypliny i obowiązkowości.

Żeby wszystko nie wypadło tak kolorowo, związek z zakładem ma także swoje ujemne strony. Prym wiedzie tu... wulgaryzowanie języka. Nasza mowa codzienna do salonowych nie należy, ale do czego przyzwyczajają się młodociani na stanowiskach pracy, czasami przeraża. Zauważają to nauczyciele, sygnalizują rodzice. Młodzi widzą także niegospodarność, marnotrawstwo. Chciałabym wierzyć, że będą na tyle odporni i nie przyzwyczajają się.

Moi rozmówcy: Bogusław Jakubik, Marta Jędrzejczyk, Grażyna Szczurek, Zdzisław Adameczyk, Edward Cebularz i Zdzisław Krajewski, uważają, że w tej szkole warunki nie są najgorsze, gdyby tak jeszcze była właściwa sala gimnastyczna — marzy pan Krajewski. Była kiedyś propozycja zakupu namiotu-sali gimnastycznej, niestety propozycja, której nikt nigdy nie usiłował zrealizować. A szkoda, bo ileś tam lat temu cena była znacznie niższa. Czy dziś zainteresuje kogoś ten projekt?

Zamiast laurki na Dzień Nauczyciela

I nauczycieli, i uczniów męczy dwuzmianowość nauczania, ten problem nie jest jednak tylko naszym i szanse na zlikwidowanie go raczej żadne. Pozytywnym elementem powiązania szkoły z zakładem jest świadomość nauczycieli, że rok szkolny rozpoczynać będą w czystej szkole. Nie gnębi ich przecięgająca się w nieskończoność remont. Podkreślają, że o to zakład pracy dba. Nie ma też kłopotu z zakupem pomocy naukowych — to Znaczy nie ma kłopotu z funduszami na te cele.

Wychowawcy widzą także możliwość usprawnienia sobie pracy. Uważają, że istnieje możliwość wydzielania dwóch sal, gdzie mogłyby się odbywać lekcje poglądowe, ze środkami audiowizualnymi włącznie. Dziś jest tak jakos dziwnie, że filmy są w jednej sali, a projektor w drugiej.

Nauczyciele, pomimo swych szczytnych celów i roli jaką mają do spełnienia, mają też zwykłą i ostatnio bardzo szarą rzeczywistość. Podlegają dwu „panom”. Zatrudnia ich resort oświaty, a pracują dla MPK — skąd my to znamy? — Mają więc bilety wolnej jazdy, buty i chałat, herbatę i cukier, ale nie mają możliwości zakupu artykułów przemysłowych rozprowadzanych przez zakład pracy. Oświata wychodzi z założenia że jeżeli są przy zakładzie to tam zakupią, a zakład twierdzi, że to nie jego pracownicy. Obie strony mają rację, a nauczyciele nie mają możliwości zakupu. W szkole nie ma komórki socjalnej. Owszem, działalność taka jest prowadzona, ale społecznie, jest więc, delikatnie rzecz ujmując, nie wystarczająca. W tym roku nie dotarła do nauczycieli informacja o możliwości zakupu przez MPK ziemniaków na zimę. Wydawałoby się, że te sprawy nie mają nic wspólnego z dobrym nauczaniem. Czy na pewno?

Rokrocznie obchodzimy Dzień Nauczyciela. Bardziej lub mniej uroczyste. Dużo wtedy wielkich słów, przemówień o uznaniu, o dziejowej roli. Uroczystość jest raz w roku, a pozostałych szarych dni cała reszta. To prawda, że od nauczycieli wiele zależy, ale oprócz „misji dziejowej” ONI mają jeszcze zwykły dzień, powszedni.

F. SERWIN

Drgnęło na lepsze w przychodni zakładowej MPK. Po pierwsze, powiększa się obsada lekarska, po drugie, uruchomiono filię przychodni w zakładzie Wola Duchacka. Powinno to zmniejszyć kolejki pod gabinetami lekarskimi. Jest i inna przyjemna dla nas wiadomość: dr Janina Korzonek już leczy — a nie konsultuje — i to pracowników MPK.

Kierownik przychodni — dr Lidia Pilzak referując temat na sztabie 6X br. stwierdziła, że tak dobrej sytuacji kadrowej nasza przychodnia jeszcze nie miała. Są natomiast kłopoty z zatrudnieniem lekarza stomatologa. Czekają na niego nie tylko mieszkańcy Woli Duchackiej, ale także kompletnie wyposażony gabinet w szkole przyzakładowej.

Działa już system rejestracji pacjentów na określonej godzinie. Przypomnę, że rejestrować się można od godz. 7 do 10. Istnieje możliwość re-

jestracji telefonicznej. Przy padki nagłe, badania wstępne i okresowe wykonywane są bez kolejki.

Znacznie spadła ilość zwolnień lekarskich. Niestety, nie jest to wynikiem poprawy zdrowia załogi. Być może zadziałały tu bodźce ekonomicz-

wstępne, ale często ciężko jest niektóre choroby wykryć podczas jednej wizyty, tym bardziej, że badani w takich przypadkach nie pomagają, wprost przeciwnie zatają fakt złego zdrowia. Najczęściej ci właśnie ludzie nie posiadają pierwszych książeczek

Należy się więc liczyć, że chorzy będą więcej i chorować będą dłużej, bo z lekarstwami przecież nie najlepiej. Na dzień 6 października w przedsiębiorstwie zalegało z badaniami okresowymi około 40 proc. załogi. Ta liczba jest niepokojąca. Nie ma żadnej

osób. Poradnictwo czynne polega na tym, że ludzie z pewnymi rodzajami dolegliwości, czy skłonnościami, będą mieli obowiązek systematycznych sprawdzianów swojego zdrowia. Widać więc, że jest poprawa. Oby tak dalej.

Na zakończenie: pisząc o kłopotach przychodni nie miałam na myśli nieudolności ludzi tam pracujących. Nie czarujmy się, są problemy, których sami rozwiązać nie dadzą rady. Fachowa część personelu medycznego podlega pod PZOZ i wychodzącym stamtąd zarządzeniom musi się podporządkować, chociaż może się nawet z nimi w pełni nie zgadza. Jeżeli piszę coś i nie zaznaczam, że są to moje spostrzeżenia to znaczy, że piszę to co mówią ludzie. Mam taki obowiązek, chociaż wcale nie twierdząc, że zawsze ci co mówią mają rację i to bez względu na zajmowane stanowisko. Nie ma monopolu na rację. Na szczęście nie. FILOMENA SERWIN

BRAKUJE JESZCZE DENTYSTY

Końskie zdrowie tramwajarzy?

ne i obostrzona dyscyplina związana z kontrolą przebiegających na zwolnieniach. Przemawiałyby za tym fakt zmniejszenia zwolnień jednodniowych.

Problemem dla przychodni i przedsiębiorstwa jest to, że często przyjmujemy do pracy ludzi już chorych. Wprawdzie w tym celu robi się badania

ubezpieczeniowych. Książeczki wydawane ponownie nie są odtwarzane, nie można więc z nich zorientować się o dotychczasowym zdrowiu badanego. Złe, że tak się dzieje bo „by pracować w MPK trzeba mieć końskie zdrowie”.

Mamy jesień i perspektywę brzydkiej deszczowej pogody.

logicznej przesłanki, by badania okresowe — nie robić. Wprawdzie są tacy co twierdzą, że one nic nie dają, uważam jednak, że robione być powinny. Jest to bowiem szansa na wczesne wykrycie choroby.

Przychodnia prowadzi poradnictwo czynne. Przewiduje się, że obejme ono około 1000

Do załogi MPK dotarł już — bądź powinien dotrzeć — projekt zasad zmodyfikowanych stawek dodatków eksploatacyjnych oraz premii regulaminowych dla prowadzących pojazdy. Jest to drugi etap reformy wynagrodzeń, zgodnie z Uchwałą nr 135 Rady Ministrów dla prowadzących pojazdy. Zaznaczam: reformy wynagrodzeń, a nie regulacji plac. Reforma proponuje scalenie tych stawek i zwiększenie ich z tytułu prowadzenia pojazdów przegubowych i z wozami doczepnymi, oraz uwzględnienie sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy.

W myśl tych zasad kierowca autobusu pojedynczego miałby prawo do dodatku 7 zł za godzinę, a kierowca autobusu przegubowego — 11 zł. Motorniczowie będą mogli otrzymywać za prowadzenie pojazdu przegubowego i z jednym wozem doczeptym 9 zł za godzinę, a za prowadzenie przegubów ukrotnionych i z dwoma pociągami doczeptymi — 11 zł. Prawo do podwyższenia tej stawki o 3 zł będą mieli ci, którzy podejmą kredyty i będą mieli bilety w ciągłej sprzedaży. (Stwierdzenie przez służby kontroli ruchu i kontroli biletów braku biletów do sprzedaży powoduje potrącenie całości kwoty dodatku za cały miesiąc). Niezależnie od tego dodatku, prowadzący sprzedaż biletów będą otrzymywali prowizję

Wiele mówi się ostatnio w przedsiębiorstwie o podziale wypracowanego przez załogę zysku i jak zawsze w takich przypadkach usłyszeć można różne, często kontrowersyjne na ten temat zdania.

Na 300 zatrudnionych w Zajeźdni Autobusowej w Bieżyczach kierowców nagrody za pierwsze półrocze z funduszu zysków w wysokości 5.500 złotych otrzymało 114 osób. Podział zysku przeprowadzony był zgodnie z

trudnionych nagrody z funduszu zysków za pierwsze półrocze br. otrzymało 127 pracowników w wysokości 4.500 złotych. W ich przypadku warunkiem otrzymania nagrody z funduszu zysku było uzyskanie premii specjalnej (średniej) co najmniej 3800 zł i nieprzekroczenie 12 dni nieobecności usprawiedliwionej. Dwa ostatnie warunki te same co w przypadku kierowców.

— Nie każdy wybiera sobie chorobę. W tej pracy nabyłem chorobę wrzodową. Może by więc inaczej traktować ludzi z chorobami zawodowymi. — pracownik zapleca, Janusz Korfel.

— Taki podział zysku powinien być wprowadzony wcześniej, a nie teraz w czasie reformy gospodarczej, bo czy będzie przeprowadzony dobrze czy źle, nie będą z niego zadowoleni, — kierowca, Henryk Lesiński.

Trzeba więc tak pracować, aby w podziale jej brać udział.

Wartą odnotowania jest jeszcze jedna sprawa. Na początku września br., podpisane zostało przez kierownika ZAB, Leszka Rumiana, w imieniu załogi zobowiązanie — oddawania codziennie do eksploatacji dwóch dodatkowych autobusów. Zobowiązanie to jest realizowane, przynosi dwustronne

MÓWIĄ ROBOTNICY

DOBRA PRACA — DOBRA PŁACA

Jak podzielić zysk?

opracowanym wcześniej w Zakładzie regulaminem. Warunkiem więc otrzymania przez kierowcę nagrody z funduszu zysku było wykonanie co najmniej 16,5 tys. wozokm. Ta cyfra jest wynikiem podzielenia ilości planowanych wozokilometrów do wykonania przez ZAB przez ilość zatrudnionych w tej zajeźdni kierowców. 16,5 wozokilometra jest więc tym minimum, jakie każdy kierowca winien przejechać w pierwszym półroczu br. Drugim warunkiem było nieprzekroczenie 14 dni nieobecności usprawiedliwionej, niestawienie się do pracy w stanie wskazującym na używanie alkoholu i niezagarnięcie mienia Zakładu.

Jeżeli chodzi o pracowników zapleca, to na 310 za-

Jakie są głosy na temat podziału tego zysku? Bardzo różne.

Oto wypowiedzi przypadkowo spotkanych przedstawicieli załogi ZAB...

— Nie podoba mi się to, że nie otrzymaliśmy nic ci, którzy w tym czasie powołani zostali na przeszkolenie do wojska czy MO. Powinni przecież otrzymać za czas przepracowany w Zakładzie. — kierowca, Marian Paprota.

Tego samego zdania są inni kierowcy, Andrzej Grzywnowicz, Tadeusz Piróg, Ryszard Profic.

— Harowałem 10 dni, wziąłem jeszcze 5 „wyjazdówek”, bo mieszkam poza Krakowem, w sumie wyniosło to 15 dni i w podziale zysku nie brałem już udziału. — kierowca Wojciech Takulski.

— 25 dniówek chorobowych podzielonych zostało na dwa półrocza, żeby zmobilizować ludzi do pracy, aby nie chorowali i nie kombinowali, — kierowca, Kazimierz Pawlik.

— Respektować jednak choroby zawodowe. — kilka osób naraz.

— Jeżeli wykonany zostanie plan, kierownik Zakładu może złagodzić obowiązujące przy podziale zysku kryteria. — kierowca, Henryk Lesiński.

Zdania więc różne. Pozostawiam je bez komentarza. Dodam tylko, że zasady podziału zysku opracowane zostały kolektywnie. I jeszcze to, że przy końcu roku dzielona będzie kwota trzykrotnie wyższa od tej, którą teraz podzielono, a mianowicie 1 mln 398 tys. złotych.

korzyści. Linie obsługiwane przez autobusy z ZAB wzmocnione zostały dwoma dodatkowymi wozami, a załoga Zakładu z tytułu realizacji tego zobowiązania otrzyma dodatkowe pieniądze. Jest nadzieja... jak mówi Leszek Rumian, podziału z tego tytułu 195 tys. złotych. Kolektyw kierowniczy myśli już o rozdysponowaniu tej sumy — dla służby ruchu — 130 tys. złotych, dla pracowników zapleca i obsługi — 65 tys. złotych.

Dawniej powiedziano by „jaka praca taka płaca” teraz do tego, popularnego jak by nie było powiedzenia należy dodać, że nadszedł czas właściwego wynagradzania każdej dobrze wykonanej pracy czy realizacji dodatkowych zadań.

(M. B.)

NOWE PREMIE — KLAROWNIEJ I WIĘCEJ

w wysokości 10 proc. wartości sprzedanych biletów.

W myśl projektu modyfikuje się regulamin premiovania, to znaczy scala się dotychczas obowiązujące regulaminy. Propozycja regulaminu jest ramowa — pozostawia zakładom dowolność w ich uzupełnieniu. Nowa stawka premii wynosiłaby 14 zł za godzinę.

Ramowy regulamin premiovania zobowiązuje prowadzących pojazdy do punktualności i efektywnej pracy na linii. W sytuacji, gdy kierowca czy motorniczcy nie może prowadzić pojazdu z winy zakładu pracy lub w związku z planowaną rezerwą, a wykonuje czynności zlecone przez przełożonego, przysługuje mu premia w wysokości 7 zł za godzinę. Premię można stracić w całości lub w połowie za niepełne umundurowanie, niepodjeżdżanie na przystanki dla wsiadających, niepunktualne (powyżej 5 minut) wyjazdy i wcześniejsze (powyżej 10 minut) zjazdy z linii, a także niewłaściwe zachowanie się w stosunku do pasażerów i służb ruchu. Premia może też ulec zmniejszeniu, jeżeli pracownik odmówi pracy na wyznaczonej linii, przyjdzie do pracy w stanie wskazującym na spożycie alkoholu lub będzie pił alkohol na terenie zakładu pracy. Również spowodowanie wypadku drogowego lub wyrządzenie szkód w mieniu zakładu pracy powyżej 500 zł, spowoduje utratę premii.

P.S. Tyle założenia. Czy sprawdzą się one w praktyce pokaże życie. Będziemy pilnie śledzić efekty, może w ewentualnej potrzebie korekty pomogą bezpośrednio zainteresowani, którym udostępniamy łamy „Sygnałów MPK”, by wyrazili swoją opinię.

Jak zorganizować ruch uliczny w Krakowie, by możliwie najbardziej usprawnić? — to było głównym tematem narady, jaka odbyła się w naszym przedsiębiorstwie 27 września z udziałem przedstawicieli pionu ruchu, głównych zainteresowanych tj. kierowców i motorniczów, a także przedstawicieli Krakowskiego Zarządu Dróg, Biura Inżynierii Ruchu przy Wydziale Komunikacji Urzędu m. Krakowa, PZU i Wydziału Ruchu Drogowego KW MO. A radzić było nad czym. Układ komunikacyjny Krakowa nie należy do dobrych, a stale rosnąca ilość samochodów jeszcze go pogarsza. By znaleźć potwierdzenie, że jest źle, wystarczy spojrzeć w statystyki Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego MPK. Takie ulice jak Wielicka, Bohaterów Stalingradu, czy Grzegorzewska są najtragiczniejsze dla ruchu tramwajowego. Dla komunikacji autobusowej takim pechowymi ulicami są ul. Dłuskiego, Opolska i Al. Trzech Wieszczów. Szczególnie „rekordowymi” w wypadkach są też skrzyżowania w centrum miasta. Opinię, że najcieżej z ruchem jest w Śródmieściu, potwierdził też przedstawiciel Wydziału Ruchu Drogowego — przy czym dla kierowców: nikt nie wie dlaczego, ale najbardziej pechowymi dniami są wtorki i piątki.

Zbliżająca się pora jesienno-zimowa przyniesie na pewno wzrost zagrożenia wypadkowego i to w obu trakcjach. Zwracano uwagę na fakt, że jest również okres zwiększonej awaryjności taboru i powstaje niebezpieczeństwo szczególnie przy zmianach obsługi taboru na trasach, gdy nie ma możliwości dokonania przeglądu pojazdu, nawet po bieżącego, zdarza się więc, że motorniczcy lub kierowca rozpoczynają pracę niesprawnym wozem.

Skoro była mowa o wypadkach, nie sposób pominąć roli ubezpieczeń. Obecny na naradzie dyrektor PZU przypomniał zakres odpowiedzialności PZU, przy czym warto tu raz jeszcze powtórzyć czego ubezpieczenie nie obejmuje — otóż, nie

przystaniu z zatok przystankowych z dbaniem o bezpieczeństwo wsiadających pasażerów, gdy zatoki są tak krótkie, że wjeżdżając przegubowym Ikarusem trzeba go „lamać” by potem móc wyjechać, a wtedy nie widać w lusterku ostatnich drzwi. Podobny problem jest z podwójnymi wagonami przegubowymi tramwajów gdy przystanek usytuowany jest na łuku. Zewnętrzne pasy jezdni mają zwykle pofalowaną na-

nio przez telefon od kierowców i motorniczów. I tak, Krakowski Zarząd Dróg będzie przyjmował uwagi na temat złego oznakowania ulic lub jego braków pod numerem 37-44-55, a meldunki o wszystkich dziurach w jeźdni pod numerem 55-46-11. Natomiast Biuro Inżynierii Ruchu Wydz. Komunikacji czeka na uwagi o organizacji ruchu w mieście pod numerem 22-87-56.

Tak więc narada opłaciła się. Być może zyskają na

PECHOWE WTORKI I PIĄTKI

Spróbuj pojeździć po Krakowie

należy liczyć na zwrot utraconej w wypadku drogowym biletu i gotówki.

Motorniczowie i kierowcy obecni na naradzie stwierdzili, że jeśli mają bezpiecznie jeździć, to muszą mieć zapewnione na ulicach odpowiednie warunki. Zgłoszone zastrzeżenia dotyczyły złej organizacji ruchu na niektórych skrzyżowaniach, złego stanu nawierzchni i niekompletnego oznakowania. Pasażerowie i służba ruchu zgłaszają pretensje do kierowców, a do przepisów w istniejących warunkach nielato dostosować się. Jak np. pogodzić przepis o ko-

wierzeniu, tak że trudno nimi jechać bez protestów pasażerów, natomiast jazda wewnętrznymi pasami nie dość, że utrudnia zjeżdżanie na przystanek, ale niezgodna jest też z przepisami. — To tylko niektóre problemy, jakie prowadzący pojazdy zgłaszali niejednokrotnie, bez rezultatów, wszystkie postulaty i uwagi idące drogą służbową gdzieś ginęły. Tym razem przedstawiciele zainteresowanych instytucji zadziałali wręcz błyskawicznie, ogłaszając, że gotowi są przyjmować wszelkie uwagi i propozycje z pominięciem drogi służbowej, bezpośred-

tym prowadzący pojazdy, ale to pokaże przyszłość. Szkoda tylko, że nie wszystkie instytucje, od których zależy bezpieczeństwo na ulicach naszego miasta podeszły do problemu tak konkretnie jak ci, którzy dali do dyspozycji kierowców swoje telefony. Zabrakło na naradzie przedstawicieli Miejskiego Przedsiębiorstwa Zieleni, do którego nasi kierowcy a przede wszystkim motorniczowie mają wiele zastrzeżeń i pretensji o nieobcinane gałęzie drzew i żywopłotów. A może po prostu bali się tego wysłuchać?

(A. Z.)

Potrzeba matka wynalazków

W dniu 23 września br. w Zajeźdni autobusowej Czyżyny odbyła się giełda pomysłów racjonalizatorskich. Przedstawionych zostało aż 27 prototypów różnych urządzeń autorstwa pracowników Zajeźdni.

W ZAC nie ma tradycji ruchu racjonalizatorskiego, co więc wpłynęło na to — można powiedzieć — nagle zainteresowanie się załogi tą sprawą? — zadaje pytanie z-cy kierownika Zajeźdni ds. technicznych inż. Zbigniewowi Nowakowi.

— „Ikarusy wymagają stosowania narzędzi nowych, takich jakich u nas dotąd nie było. Wprawdzie z wyposażeniem nowego wozu przychodzili narzędzia, ale nie wystarczały do wszystkich napraw, a to zmusiło ludzi do myślenia. Nie bez znaczenia było jednak działanie kierownika zmiany inż. Bolesława Kolasy, który w br. roku przeszedł do nas z Zajeźdni

na Woli. On to właśnie starał się zarazić wszystkich bakcylem racjonalizatorstwa. Jego osobiste zaangażowanie w te sprawy było decydujące. Namawiał, tłumaczył, zachęcał do myślenia. Wnioski racjonalizatorskie przedtem u nas były, ale ludzie ich nie zgłaszali. Mieli przeświadczenie, że to jest nieopłacalne. Może wpłynęło na to kilka złe, załatwionych”.

Widocznie w ZAC potrzebny był ktoś, kto zająłby się tą sprawą. Fakt, że zorganizowana giełda zmieniła zdanie załogi na opłacalność realizacji myśli racjonalizatorskiej. Ludzie zrozumieli, że myślenie nie tylko pomaga w pracy czyniąc ją lżejszą, często bezpieczniejszą, ale również można na nim nieźle zarobić, nie mówiąc już o satysfakcji pokazania, że człowieka na coś stać, że potrafi coś zrobić, kto wie czy nie lepiej od kolegi po fachu. A więc jest

tu jeszcze pojęcie konkurencji... zobaczcie ja zrobię to lepiej i taniej.

I tak posypały się wnioski racjonalizatorskie opracowywane indywidualnie i kolektywnie. Trudno wymienić nam wszystkie ale oto kilka z nich...

„Zmiana konstrukcji zawieszania i usytuowania wymiennika ciepła z dostosowaniem instalacji do kotłowni w ZAC”. Autorzy wniosku st. mistrz utrzymania ruchu **Marian Lechowicz** i brygadzysta monter urządzeń wodno-kanalizacyjnych **Zbigniew Dzieża** sprzedali swój pomysł za 13.400 złotych.

„Konstrukcja przyrządu do odpowietrzania układu hydraulicznego sprzęgła w Ikarusie”. Autorzy projektu mechanicy napraw pojazdów samochodowych brygadzysta **Tadeusz Godula** i **Aleksander Jakubiec** otrzymali zaliczkowo 5.400 złotych. Projekt ten przeznaczony jest do rozpoznania. Zainteresował się nim nawet przedstawiciel węgierskiej firmy produkującej Ikarusy.

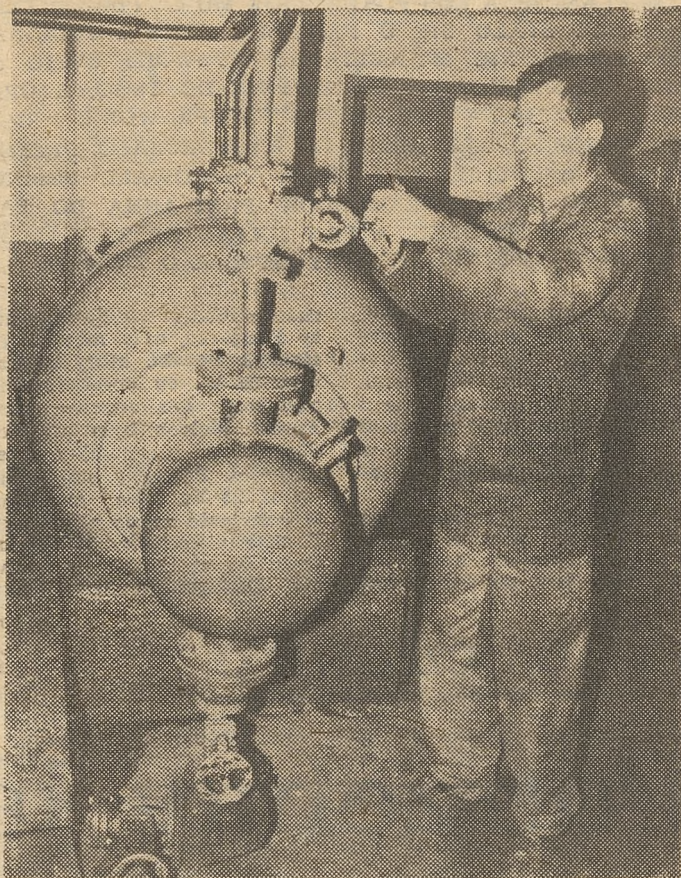
„Przyrząd do montażu i demontażu pneumatycznego sprzęgła wentylatora w Ikarusie”. Autorzy kierownik zmiany **Robert Papkoj** i st. mistrz zmiany **Emil Chudyba**, sprzedali swój projekt za 5.200 złotych.

„Klucz do regulacji śruby przy drzwiach Ikarusa”. Autorem tego niedużego wynalazku jest mechanik napraw pojazdów samochodowych **Wincenty Skorus**. Za swój pomysł otrzymał 2.425 złotych.

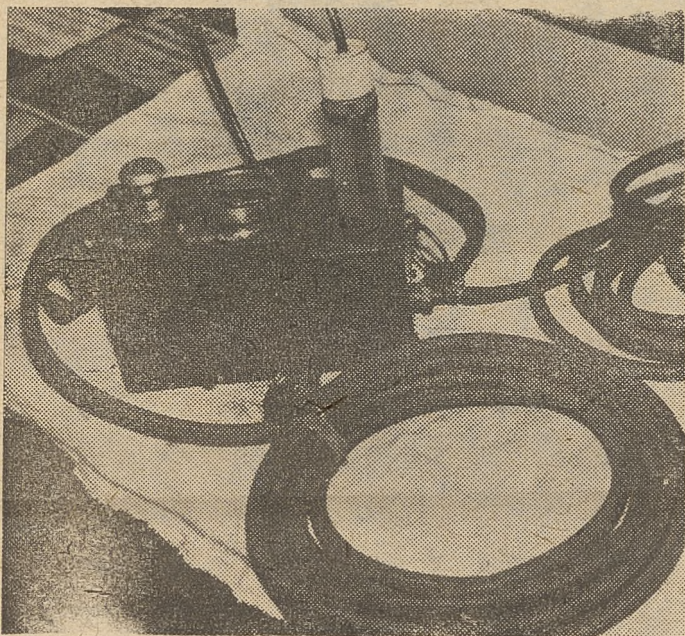
W trakcie wykonywania jest 9 kolejnych projektów. Prototypy ich znajdują się na najbliższej giełdzie jaką planuje się zorganizować w ZAC przy końcu października br. Jak nas poinformował jej organizator inż. Bolesław Kolasa wszystkie opracowywane są w kontekście poprawy warunków pracy w Zajeźdni.

Racjonalizatorom z ZAC pozostaje więc życzyć dalszych udanych projektów.

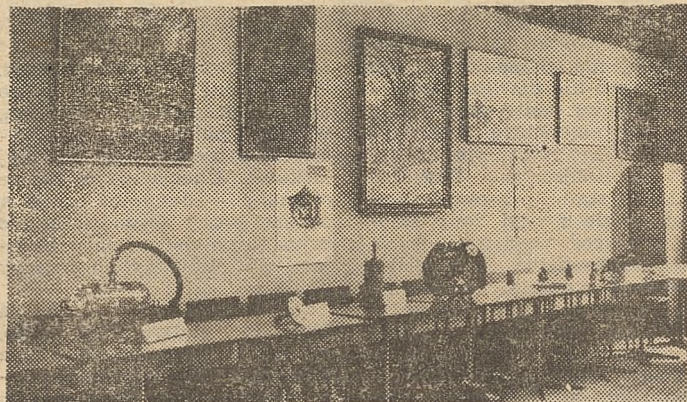
(M. B.)



Jeden z pomysłodawców — Zbigniew Dzieża, przy wymienniku ciepła.



Przyrząd do odpowietrzania układu hydraulicznego sprzęgła w Ikarusie. Właśnie nim zainteresowali się Węgrzy.



W świetlicy przy ul. Serkowskiego czynna była w dniach 5—7 października wystawa prac nagrodzonych przez Zakładową Komisję Organizacyjną Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. Wystawę zorganizował ZZ ZSMP, przy współudziale Działu Postępu Technicznego.

Wczytać się w umowę

Jeszcze w ubiegłym roku potrzeby inwestycyjne naszego przedsiębiorstwa traktowane były po macoszemu — jak zresztą w całej gospodarce komunalnej. Jeżeli nawet były na ten cel pieniądze, znaleźć wykonawcę było nie lada wyczynem, no i on oczywiście dyktował wtedy wszelkie warunki. Przedsiębiorstwo mogło, — a jakże — na nie się nie zgodzić, było to jednak jednoznaczne z utratą z trudem zdobytego wykonawcy. Co było robić. Godzono się na wszystko. Przyszły rok 1982 i oczekiwana reforma gospodarcza. Obudzili się nadzieje na lepsze — na polu inwestycyjnym także. Na szczęście nie okazały się one czczyimi. Wszystko zależy chyba teraz od tego jak zamawiający pracę u wykonawcy potrafią to wykorzystać. Moim zdaniem, działają tu nadal stereotypy. Zbyt długo byliśmy ulegli wykonawcom, by nagle umieć się znaleźć w zupełnie innej roli. Dotychczas umowy spisywane były w ten sposób, że zobowiązywały zleceniodawcę — a więc nas — do wszystkiego, poprzez zabezpieczenie materiałów, dokumentację, oznakowanie terenu wykonywanych prac. Wykonawca praktycznie nie zobowiązywał się do niczego. Umowa określała wprawdzie termin rozpoczęcia i zakończenia prac, ale nic nie mówiła, co będzie, jeżeli termin ten nie zostanie dotrzymany. Ba, w jednej z tego typu umów wykonawca zaznaczył, iż jeżeli pracę wykona przed terminem, należy mu się premia. Niestety nie zauważyłam co „był uprzejmy” przewidzieć w wypadku „zarznięcia” terminu. Nie bardzo nawet się dziwię, bo skoro przedsiębiorstwo nasze zobowiązało było do wszyst-

kiego to przecież i tak zawsze wykonawca mógł się wykić, iż to nasza wina. I tak dobrze, że kary dla nas nie przewidział. Podejrzana dla mnie sprawa jest ustalenie w umowie premii za wcześniejsze wykonanie. Plan robót powinien być na tyle dobrze opracowany, by nie trzeba było „gonić w piętę”, bo to niestety nie wspólnego z dobrym wykonawstwem nie ma, ale też nie powinien już w założeniach przewidywać wcześniejszego zakończenia. Mimo wszystko obowiązuje przecież jakaś technologia, a my w remontach generalnych torów — bądź co bądź przecież znamy się na tym — dać się kiwać nie powinniśmy, a i koszty przecież niebagatelne. By wygrywać takie sprawy, trzeba zwracać większą uwagę na zawieranie umów. Mimo działania reformy — wykonawcy szukają nas, nie my ich — działają stare przyzwyczajenia. Nie wiem, czy bez znaczenia byłby punkt w umowie mówiący, że spowodowane niechlujnym wykonawstwem i koniecznością doróbek opóźnienia, pozbawiają wykonawcę jakichś tam procentów ustalonej kwoty. Casy się zmieniły, zmienić trzeba i stereotypy. Skoro już słono płacimy wymagajmy dobrej roboty i solidności w terminach. Do spisywania umów można mieć nie tylko takie zastrzeżenia. Ja wzięłam dwie na chybił trafił. Na jednej z nich nie było wpisanego reprezentanta przedsiębiorstwa, na drugiej zapomniano dać podpisu głównego księgowego. Czy wykonawca w niekorzystnej dla siebie sytuacji nie może unieważnić takiej umowy? Czas przestać być „dobrym wujkiem” w roli kopcuszką.

(fis.)

Tak się jakoś składa, że o Zakładzie Taksówek piszemy mniej niż o innych jednostkach eksploatacyjnych MPK. Może dlatego, że jest on na własnym rozrachunku, że sobie nieźle radzi, że... można by wymienić tak wiele jeszcze innych powodów, co wcale nie jest dla nas usprawiedliwieniem. Ale i ten Zakład nie pozbawiony jest problemów i na pewno nie mniejszych niż pozostałe. Najpoważniejszym w tej chwili jest brak „odnowy” taboru w trakcji bagażowej. Trzeba tu wyjaśnić, że Zakład skła-

wemu zaangażowaniu kierowców.

Na razie z Uchwały 135 kierowcy nie mogli skorzystać. Będzie to możliwe dopiero od stycznia przyszłego roku przez zwiększenie przewoźni na podstawie osiągniętych wyników w roku bieżącym. A perspektywy takie już są, ponieważ osiągnięty jest zysk właśnie w taksówkach bagażowych i autobusach. Jeżeli chodzi o taksówki osobowe, to na półroczu Zakład miał straty. Wynikały one z niskiej taryfy, jaka obowiązywała do końca lipca br. Po wprowadzeniu

CO NOWEGO W ZAKŁADZIE TAKSÓWEK?

Wołanie o taksówki bagażowe

da się z trzech trakeji: taksówkowej, mikrobusowej i bagażowej. Ta ostatnia sprawa obecnie kierownictwu najwięcej kłopotu.

Bo jak tu pracować i utrzymać tę trakeję, skoro od czterech już lat Zakład nie otrzymał ani jednej taksówki bagażowej? Rocznie powinno przychodzić ich do Zakładu w granicach 20. Aby utrzymać więc tę trakeję robi się co tylko jest możliwe. Bez końca remontuje i dalej jeździ, ale dokąd tak można — aż do śmierci technicznej wozu? Kierownictwo Zakładu mimo wszystko optymistycznie podchodzi do sprawy licząc, że w roku przyszłym nadejdzie wreszcie tak długo oczekiwana „odnowa” taboru.

Zadania Zakładu są wykonywane, a nawet przekraczane dzięki — jak nam powiedział kierownik **Franciszek Orszański** — wyjątko-

nowej taryfy opłat podwyższonych, w sierpniu nie było już strat, a zysk wyniósł 860 tys. złotych. Zysk wypracowany przez taksówki osobowe po wprowadzeniu podwyższonej taryfy, pozwoli nie tylko na zlikwidowanie do końca roku powstałych strat, ale również na osiągnięcie dodatkowego zysku, który stanie się podstawą do dalszej działalności tej trakeji.

Co tu jeszcze można dodać? Chyba to, że jak inne zakłady eksploatacyjne, również Zakład Taksówek boryka się z brakami w zakresie części zamiennych i ogumienia. Nie ma natomiast kłopotów z zatrudnieniem. I chyba warto podkreślić, że założeniem kolektywu kierowniczego Zakładu Taksówek jest, iż każda trakeja wykazywać musi rentowność.

M. B.

CZĘSTO TAK W ŻYCIU BYWA, ZE CZŁOWIEK SOBIE COŚ PLANUJE, A LOS POKRZYŻUJE MU TE PLANY. TAK WŁASNIE STAŁO SIĘ U PANSTWA ANNY I JULIANA MELOCHÓW. NIE MYŚLELI JUŻ W SWOIM ŻYCIU O ZMIANIE MIESZKANIA. PRZYWYKLI DO TEGO, KTORE OD LAT ZAJMUJĄ, MIESZKANIE TO WPRAWDZIE MNIEJ NIŻ SKROMNE, ALE JAKOŚ IM WYSTARCZAŁO. PRZEDTEM — KIEDY JESZCZE OBOJE PRACOWALI, BLISKO MIELI DO SWOICH ZAKŁADÓW. PANI ANNA DO ZAJEJDNI W PODGÓRZU, A PAN JULIAN DO ZAKŁADÓW SODOWYCH PÓŹNIEJ, KTO BY MYŚLAŁ O ZMIANIE.

Przywykli do starych sąsiedztw, otoczenia, znajomych. Zresztą nie siedzieli cały czas w domu. Panią Annę widywano, jako ruchliwą, pełną życia i energii. Taką, jaką ją znano z okresu długich lat pracy w Zajezdni, zanim odeszła na zasłużoną emeryturę.

Pan Julian chorował na serce, odszedł więc ze swojej pracy w Zakładach Sodowych na rentę. Jest po dwóch za-

znac do życia w dzielnicy Podgórze, były motorniczy Henryk Dębski, który dobrze wie, że to, co przekazuje, nie pozostanie bez odzewu. Pani Anna Meloch była przecież długoletnim pracownikiem tej Zajezdni. Pracując sumiennie ponad 25 lat jako obrzędna wykonywała swoje obowiązki. Z okresu pracy w MPK posiada szereg dyplomów uznania, Zasłużonego Pracownika

pamiętają o chorej i że chociaż przez chwilę powspominać będzie można o pracy i wspólnych znajomych. Siedzący w mieszkaniu które państwo Melochowie wcześniej, to znaczy przed chorobą pani Anny, nie planowali zmienić na inne, lepsze, a które teraz stało się dla nich zupełnie niemożliwe do zamieszkania. Dom przy ulicy Niemcewicza 19, to stara parterowa, nie podpiwniczona posesja, nie posiadająca nawet minimum komfortu. Woda, ubikacja i komórka znajdują się na podwórzu. Jak więc w takiej sytuacji poważnie choremu na serce i posiadającemu przepuklinę człowiekowi opiekować się drugim sparaliżowanym? Ubierać żonę, myć, prowadzić ją podczas deszczu, śniegu i mrozu do ubikacji, nosić wodę i opał z komórki...? Mieszkanie jest wilgotne i zagrzybione, a chorzy wię-

UWAGA CZŁOWIEK!

Potrzebny łańcuch ludzi dobrej woli

wałach, ma przepuklinę. Nie wolno mu nic dźwigać. Dopiero później rentę przeliczono mu na emeryturę. Tak było do ubiegłego roku... wspomina ją małżonkowie. Pewnego dnia ni stąd ni z owąd, wypadł nagle z ręki żony talerzyk i... coś się z nią zaczęło niedobrego dziać. Zawiezłszy lekarz pogotowia stwierdził wylew krwi do mózgu i porażenie całej lewej połowy ciała. Po długim leczeniu w szpitalu pani Anna wróciła do domu, ale już jako osoba niepełnosprawna, wymagająca stałej opieki. Sparaliżowana lewa połowa ciała nie pozwala na dawne ruchliwe życie. Świat pani Anny zawęził się do czterech ścian mieszkania i wózka inwalidzkiego, który popycha mąż — troskliwy opiekun, ale również poważnie chory człowiek.

O dwojgu chorych ludziach małżeństwie Melochów daje

MPK i Złoty Krzyż Zasługi. W Zajezdni pamiętają ją do dziś... pracowitą, uczynną, wesołą i pełną życia. A przecież to życie nie było dla niej łaskawe. Chociażby w czasie okupacji — dwuletni pobyt w obozie pracy Oświęcimiu, o czym sama wspomina pokazując wytatuowany na ręce nr 38129.

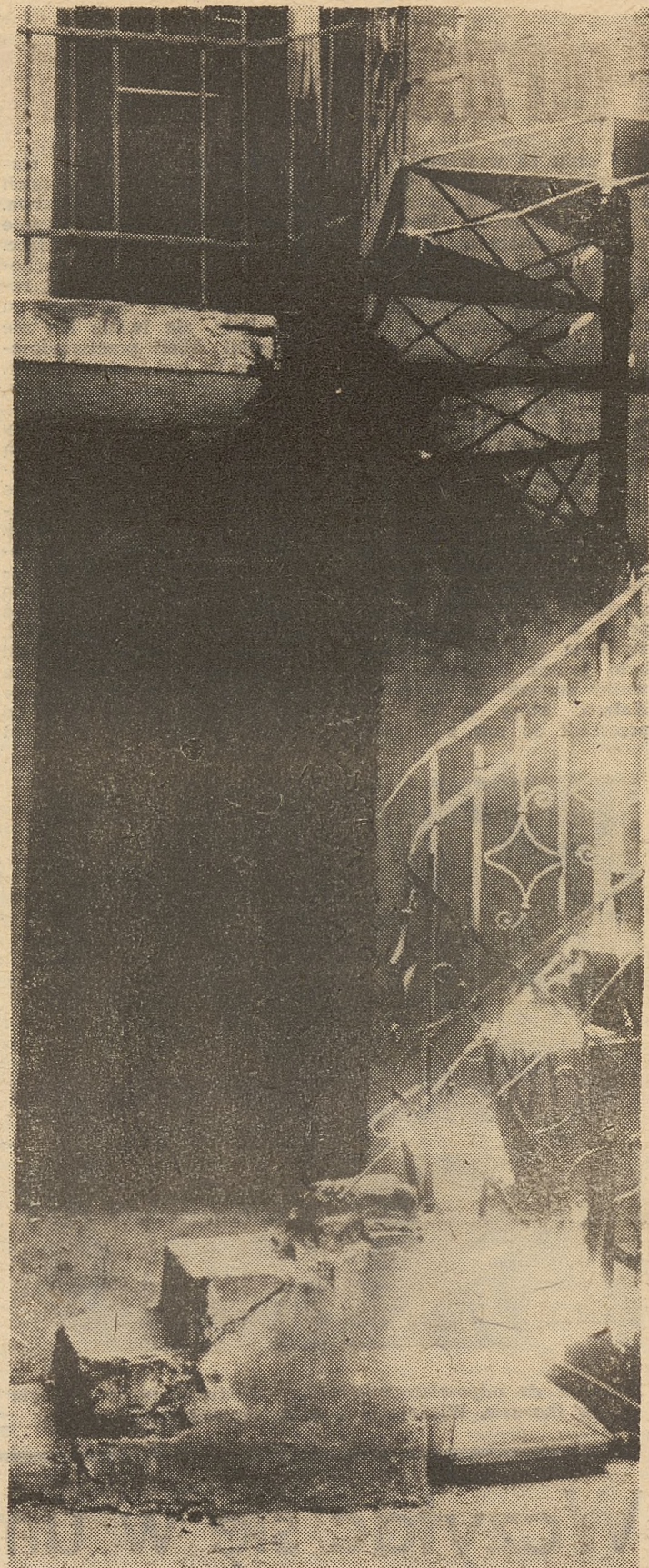
Odwiedzono więc państwa Melochów. Potwierdziło się to, co mówił radny. W drugiej z kolei już wizycie uczestniczyło większe grono osób z ZTH — I sekr. POP Jan Piotrowski, przew. Koła ZSMP Andrzej Kucharczyk, przewodniczący Komisji Socjalno Bytowej Antoni Banaś, Specjalista ds. Socjalnych Stanisław Rudko oraz pisząca te słowa. Wiązanka goździków i skromna paczka z żywnością jaką przedstawiciele Zajezdni przynieśli... nie były najważniejsze lecz to, że przyszliśmy. Wzruszenie i łzy... że przecież

kszość czasu zmuszeni są w nim spędzać.

Czy w tej wyjątkowo trudnej sytuacji w jakiej znalazło się dwoje niemłodych już, wypracowanych, poważnie chorych ludzi (pan Julian Meloch posiada również odznaczenia: brązowe, srebrne i złote — „W służbie narodu” otrzymane za utrwalanie władzy ludowej i walkę z bandami) nie znalazłoby się jakieś inne skromne mieszkanie, oby tylko z pewnym minimum komfortu? Może jedno z tych dwóch „niechcianych” przecież przez nikogo mieszkań przy ulicy Ostroroga?

Sprawę tę dedykujemy nie tylko Komisji Socjalno-Bytowej przy MPK — a może by tak łańcuch ludzi dobrej woli?

MARIA BUBACZEWSKA



Gdy przybywający do Trójmiasta turysta spyta — jak dojechać, powiadymy, z Gdańska do Sopotu lub Gdyni, usłyszy na pewno odpowiedź, że musi jechać kolejką... Tak, kolejka elektryczna, mimo że na ulicach widać tramwaje i autobusy miejskie. Ta kolejka wrosła już w świadomość mieszkańców tych trzech, leżących wzdłuż wybrzeża Zatoki Gdańskiej, miast. Trasa kolejki biegnie od Tezewa przez Trójmiasto do Wejherowa, rozwiązując w ten sposób problem dowozu pracowników do i z pracy, między miastami.

O idei kolejki miejskiej mówiło się dużo też i u nas, w Krakowie, licząc, że szybka kolej miejska znacznie odciąża komunikację MPK. Nadzieje takie obudziły się ostatnio, po uruchomieniu przez PKP przystanku Kraków-Zabłocie. Niestety, jeśli porównamy choćby częstotliwość pociągów w Krakowie i w Trójmieście, musimy stwierdzić, że jesteśmy jeszcze daleko w tyle. Ale jak jest w rzeczywistości w tym niemal wzorcowym w kraju układzie komunikacji miejskiej, gdzie kolejka stała się do dziś tak popularna jak metro w dużych europejskich stolicach.

— Czy kolejka rzeczywiście ułatwia komunikację miejską? — z tym pytaniem zwróciłem się do z-cy dyrektora d.s. technicznych Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku, Józefa Górskiego.

— Tak. Kolejka w Trójmieście jest rzeczywiście dużym udogodnieniem. Przy specyficznym układzie urbani-

stycznym tych trzech miast ciągnących się wąskim pasmem wzdłuż wybrzeża, jest rozwiązaniem dogodnym dla mieszkańców, jak i łatwym rozwiązaniem z technicznego punktu widzenia, biegnie bowiem niemal równoległe do linii brzegowej rozwijając ludność między miastami. Okazuje się, że jest to komunikacja najpewniejsza, gdyż częstotliwość kursów w godzinach szczytowych wynosi 8—10 minut. Dotyczy to oczywiście odcinka między Gdańskiem a Gdynią, gdzie ruch jest

KORESPONDENCJA WŁASNA Z TRÓJMIASTA

A jednak kolejka...

największy. Natomiast na pozostałych odcinkach wylotowych do Wejherowa i Tezewa częstotliwość jest już mniejsza.

Takie ustawienie systemu komunikacji pozwala na to, by nasze przedsiębiorstwo zajęło się już rozwojem ludności, niejako „w poprzek” miasta. Oczywiście tego „prostopadłego” do linii kolejki i linii brzegowej nie można traktować dosłownie. Linie byłyby wtedy bardzo krótkie. Nasze zadania polegają głównie na rozwoju pasażerów od przystanków kolejowych we wszystkich kierunkach w każdym mieście. Zresztą nawet każde

z miast, a więc tak Gdańsk, jak i Sopot oraz Gdynia, ma swój własny układ komunikacyjny.

— Tak, zauważyłem to. Zwróciłem też uwagę, na to, że w każdym z tych miast funkcjonują wręcz inne środki komunikacji — Gdańsk ma tramwaje i autobusy, Sopot tylko autobusy, zaś w Gdyni oprócz autobusów jeżdżą jeszcze trolejbusy. Tam właśnie udało mi się zobaczyć coś, czego nigdzie indziej nie spotkałem tj. jeleżańskie Berliety jeżdżące z pantografami.

ności? Czy też w innych dziedzinach również eksperymentujecie?

— Możliwości do eksperymentowania mamy, gdyż stale współpracujemy z Politechniką Gdańską. To właśnie dzięki pracownikom tej uczelni przez jakiś czas jeździł u nas trolejbus z tzw. układem czoperowym (czyli układem rozruchu i hamowania, którego konstrukcja oparta była na tyristorach). Dawało to spore oszczędności — niestety urządzenie zdążyło rozlecieć się już, a przemysł nie podjął jego produkcji. My sami nie jesteśmy w stanie tego produkować, Politechnika też nie jest zakładem produkcyjnym zaś innych to nie interesuje. A szkoda!

— Czy mam rozumieć, że dzięki kolejce elektrycznej i Waszej inwencji nie macie większych kłopotów?

— Ależ skąd! Kłopoty mamy takie jak niemal wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju. Główny problem to brak taboru tramwajowego, a i autobusów też przydałoby się więcej i to bardziej niezawodnych niż przysyłane Berliety. Liczymy na Ikarusy, ale w tej sprawie czekamy w kolejce za innymi. Na razie wszystkie Ikarusy idą do Warszawy i Katowic, a my mamy jeszcze poczekać.

Inny ważny problem, to stan zaplecza. Nasze zajezdnie są stare i niewystarczające, i marzeniem naszym jest jego rozbudowa. Ale i w tej sprawie musimy też na razie poczekać.

— W takim razie życzę spełnienia tych marzeń i dziękuję za rozmowę.

Rozmowę nieautoryzowaną przeprowadził A. ZYZMAN



W smaźalni ryb — smacznie ale drogo

PRZED PODWYŻKĄ CEN STAŁY TU W PORZE ŚNIADANIOWEJ DŁUGIE KOLEJKI. TRUDNO BYŁO O MIEJSCE PRZY JEDNYM Z KILKU STOJĄCYCH STOLIKÓW. TERAZ MNIEJ JUŻ PRACOWNIKÓW WPADA TU NA RYBKĘ. MOWA JEST O SMAŻALNI RYB — PUNKCIE CENTRALI RYBNEJ NA TERENIE ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ W PODGÓRZU.

Powodu mniejszego popytu na smażone ryby nie należy szukać w pogorszeniu się ich smaku, a w cenie. Ryby dwukrotnie zdrożały. Szkoda, że Centrala Rybna dostarcza do smaźalni mało ryb tańszych. Przeważa asortyment droższy. Czyżby tańszych brakowało na łowiskach? Na przykład w dniu 17 września br. w smaźalni oferowano klientom no-

totenię smażoną w cenie 230 zł. za kilogram. Pewnie, że kilograma ryby na śniadanie nikt nie zje, ale jedna porcja tej ryby kosztuje mniej więcej około 35 złotych, a to jest dużo. Bywają też tańsze ryby, chociażby błękitki czy min-taj w cenie 130 zł. za kilogram, a także dorsz i morszczuk w cenie 148 zł. za kilogram. I te gatunki ryb z uwagi na niższą cenę byłyby bardziej w naszej smaźalni pożądate.

Mimo wszystko placówka ta zdaje od początku egzamin. Otwarta codziennie w godzinach od 8 do 14 zawsze dysponuje towarami. Jeżeli nawet skończą się ryby, co zdarza się raczej rzadko, sytuację ratują hamburgery. Od czasu do czasu kupić tu można tak bardzo poszukiwane konserwy rybne czy śledzie. Zawsze jest dla konsumentów świeże pie-

czywo i herbata. Przeciwnie, jak nas poinformowano, sprzedaje się dziennie 10 do 15 kg ryb smażonych. Co drugi dzień przygotowuje się i wysyła do wszystkich MPK-owskich bufetów 20 kg. Świeżo usmażone, jeszcze ciepłe, chętnie są wszędzie kupowane.

Przy okazji odwiedzin smaźalni ryb, zjedliśmy po kawałku nototeni. Jak głoszą reklamowe prospekty, zawieszane na ścianach pomieszczenia smaźalni, ryba ta pochodzi z najczystszych wód. Trzeba przyznać że jest smaczna. O to zresztą, żeby klientom ryby smakowały, dbają pracownicy Centrali Rybnej — kierownik smaźalni **Zdzisław Piekarski** oraz pracownica zaplecza **Helena Buczkowska** i zawsze miła sprzedawczyni **Eleonora Jarosz**.

M. B.

CZY KONTROLER MUSI BYĆ SAMOTNY?

Na tych łamach nieraz już oberwało się naszym kontrolerom, przyszła pora na odsłonięcie drugiej strony medalu.

Zdarzenie, które dało asumpt późniejszemu refleksjom miało miejsce dość dawno (26 lipca). Celowo jednak odczekałem, gdyż byłem ciekaw finału przy ul. Brożka, a teraz wiem już na pewno, że miał on miejsce wówczas w tramwaju nr 3, ok. godz. 21, na ul. Bohaterów Stalingradu.

Wtedy to młodziutki i niepozornej postury kontroler wyłowił gapowiczkę, która z rozbijającą szczerością oświadczyła, że biletu nie ma i niemal równocześnie z żądaniem ochoczo podała kontrolerowi dowód osobisty, jako że widocznie nie dysponowała gotówką na mandat. I wszystko by się skończyło w normalnym trybie, gdyby nie znaleźli się obrońcy „uciśnionej”.

Najpierw siedząca zupełnie gdzie indziej (w pustym niemal tramwaju) „znajoma” oferuje gapowiczkę sprzedaż skasowanego biletu, ale ta otwarcie stwierdza: „Teraz, to już za późno”. Wówczas oparty o kabinę motorniczego osiłek w srebrno-popielatej wiatrówce włącza się do akcji:

— To po co paui dała ten dowód?

— Bo kontroler ode mnie zażądał.

Wówczas obrońca chcąc udowodnić, że dla niego to jeszcze nie jest za późno, uświadcza kontrolerowi wyrwać dowód z ręki. Kontroler umyka bliżej środka wozu i pośpiesznie spisuje dane z dowodu, a przez ten czas „adwokat” przekrzykuje: „Ja to z panem jutro załatwię w dyrekcji, nie z takimi sobie poradziłem!” Oferentka biletu interweniuje teraz agresywniej, bo czuje nie byle jakie poparcie: „No coś podob-

nego, ja mam odbity bilet dla tej pani, przecież odbijałam dla nas trojga, jedziemy razem, a tu takie szyska-ny!”. Podbudowany tym z kolei osiłek rzuca się w kierunku kontrolera i teraz udaje mu się wyrwać dowód. Gapowiczka czuje jednak, że to już chyba trochę za późno, chcąc skorzystać z nadarzającej się obrony krzyczy przez pół wozu do wciąż gdczącej „znajomej”: „To może poda mi pani nazwisko i adres?”.

Wtedy podszedłem ja do kontrolera ostentacyjnie wpraszając mu się na świadka jego racji. Obrońca wysiadł z pogrózkami, panie dogadywały się w cichości.

Jako się rzekło, na finał tej sprawy czekałem ponad dwa miesiące. Skoro nie byłem kontrolerowi potrzebny widocznie mimo pogrózek włos mu z głowy nie spadł. Niezależnie jednak od tego ogarnęło mnie współczucie dla osamotnionego kontrolera w walce z agresywną solidarnością tramwajowych awanturników. Jemtem przekonany, że podobnych zdarzeń kontrolerzy opowiedzieli mi dziesiątki, dlatego zastanawiam się, jakie przeciwdziałania podjąć by można, by nie działali w osamotnieniu, przeciw trudno obstarwić każdego milicjantem. Myślę, że tej złe pojętej solidarności pasażerów trzeba przeciwstawić uczciwą solidarność pracowników MPK. W tym tramwaju zwróciłem uwagę, że mój sąsiad okazywał podobną do mojej legitymację MPK-owską, a oprócz tego obok motorniczego widniał napis, że jest upoważniony do kontroli biletów. Kontroler walczył jednak sam. I tu apel: szermujemy pojęciem solidarności czy trzeba czy nie — sprawdzajmy ją w codzienności podobnej jak opisana powyżej. (ZygZ)

NASI JUBILACI



Serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym jubilatowi, który we wrześniu obchodził jubileusz pracy w MPK.

35 LAT

Eugeniusz Pasternak — Zakład Budowlany

30 LAT

Stefania Garcarz — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu,

Józef Kawalec — Zakład Eksploat. Tramwajów Nowa Huta,

Aniela Kudłek — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego,

Józef Pisarski — Zakład Napraw Tramwajów.

25 LAT

Robert Papkoj — Zakład Eksploat. Autobusów Czyżyny,

Roman Marchewczyk — Zakład Napraw Tramwajów,

Janina Sikora — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego.

20 LAT

Maria Augustynowicz — Zakład Eksploat. Tramwajów Podgórze,

Jadwiga Bodzoń — Dział Eksploatacji Ruchu,

Antoni Hajdasz — Zakład Napraw Autobusów,

Stanisław Kuchta — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce,

Cecylia Malik — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu,

Kazimierz Pietroń — Zakład Eksploat. Autobusów Czyżyny,

Kazimierz Skalba — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce,

Bolesław Prochwicz — Zakład Eksploat. Autobusów Wola Duchacka,

Stefan Ślizowski — Zakład Zaopatrzenia,

Antoni Śliwa — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka,

Jan Szczurek — Zakład Eksploat. Tramwajów Nowa Huta,

Tadeusz Wyroba — Zakład Napraw Tramwajów.

15 LAT

Władysław Golda — Zakład Eksploat. Autobusów Czyżyny,

Ryszard Błański — Zasadnicza Szkoła Zawodowa,

Wiesław Jędrzejewski — Zakład Transportu,

Stanisław Jeleń — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce,

Anna Kubik — Zakład Napraw Autobusów,

Zofia Orzeł — Dział Eksploatacji Ruchu,

Włodzimierz Pietrzyk — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce,

Wiesław Piszczek — Zakład Transportu,

Eugeniusz Słowiak — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce.

10 LAT

Andrzej Andrzejewski — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny,

Stanisław Banaś — Zakład Transportu,

Jan Błaszczyk — Zakład Eksploat. Tramwajów N. Huta,

Jacek Broda — Wydział Łączności,

Helena Chomicz — Zakład Eksploat. Tramwajów N. Huta,

Tadeusz Chwajoj — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce,

Janina Ciastoń — Dział Gospodarki Odrzeź,

Mieczysław Chmielarski — Zakład Sieci,

Stanisław Ciećko — Zakład Transportu,

Marian Czajowski — Zakład Napraw Tramwajów,

Władysław Góra — Zakład Transportu,

Jerzy Graboń — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce,

Kazimierz Gwiżdż — Zakład Transportu,

Piotr Józkowicz — Zakład Napraw Tramwajów,

Bogdan Koczur — Zasadnicza Szkoła Zawodowa,

Jerzy Korzeniowski — Zakład Transportu,

Wacław Kestrz — Zakład Transportu,

Konstanty Kotara — Zakład Eksploat. Tramwajów N. Huta,

Barbara Kozłowska — Wydział Socjalno-Bytowy,

Adam Kraj — Zakład Transportu,

Kazimierz Kuśmierczyk — Zakład Sieci,

Wiesław Łazur — Zakład Sieci,

Andrzej Mikołajski — Zakład Eksploat. Autobusów Wola Duchacka,

Witold Misiewicz — Zakład Sieci,

Bogdan Morawiec — Zakład Napraw Tramwajów,

Jerzy Partyka — Zakład Napraw Tramwajów,

Andrzej Pawelec — Zakład Eksploat. Autobusów Bieńczyce,

Stefania Rabiarsz — Pion Głównego Księgowego,

Andrzej Rechul — Zakład Sieci,

Antoni Ropa — Zakład Eksploat. Tramwajów N. Huta,

Adam Siwek — Zakład Sieci,

Krzysztof Skoczyński — Zakład Torów,

Adam Staruch — Zakład Sieci,

Barbara Stokłosa — Zakład Napraw Tramwajów,

Jerzy Trzeniec — Zakład Transportu,

Marek Władyniak — Zakład Eksploat. Autob. Wola Duchacka,

Ryszard Zaremba — Zakład Eksploat. Tramwajów Podgórze.

KOSTKA RUBIKA PO POLSKU

Tramwajarska piramidka

W ślad za Kurierem Polskim z dnia 30 sierpnia i z 23 września 1982 r. informujemy, że w ogólnopolskim konkursie na zabawkę logiczną organizowanym przez redakcję Kuriera Polskiego i Muzeum Techniki w Warszawie brał udział syn pracownika naszego przedsiębiorstwa **MIREK KADZIOLKA**.

Mirek ma 17 lat i jest uczniem III klasy Technikum Mechanicznego nr 1 w Krakowie oraz członkiem sekcji Ogniska TKKF działającego przy naszym przedsiębiorstwie. Do konkursu zgłosił „piramidkę”, która według oceny jury pod honorowym przewodnictwem samego dra inż. ERNO RUBIKA oraz profesjonalnym naczelnego redaktora Kuriera Polskiego **Wiesława Sachsa** i prezesa Urzędu Patentowego PRL dra Lecha Janczewskiego, uznana została za rozwiązanie całkowicie oryginalne, posiadające zdolność patentową. Sklasyfikowana została w grupie miejsc 11-16.

Model piramidki przekazany został do Muzeum Techniki w Warszawie, gdzie uczestniczy w ogólnopolskiej wystawie w grupie 54 prac przyjętych do oceny finałowej konkursu polskich zabawek logicznych.

Składamy gratulacje Mirkowi, oraz jego ojcu i życzymy uzyskania pierwszego patentu. **A. Z.**



humor

— Panie doktorze, ostatnio bardzo przytyłam, mimo że codziennie wracam z pracy piechotą 10 kilometrów — co mam robić?
— Chodzenie to stanowiło za mały wysiłek fizyczny, proszę jeździć autobusem w godzinach szczytu...

Dzwoni telefon. Sekretarka jednego z kierowników podnosi słuchawkę.

— Czy zastałem w pracy kierownika? — pyta Kowalski, który od paru dni usiłuje załatwić niewygodną dla kierownika sprawę.

— Bardzo mi przykro, ale poszedł na pilną naradę.

— A dlaczego pani przykro?

— Bo nie lubię kłamać.

Pasażer autobusu zwraca się do siedzącej naprzeciwko matki kilkuletniego chłopca:

— Czy może pani powiedzieć synkowi, żeby przestał mnie naśladować?

— Kubusiu! Natychmiast

przestań zachowywać się jak idiota!

Dziennikarz prowadził wywiad z doskonale trzymającym się statalkiem:

— Czemu zawdzięcza pan doczekanie tak sędziwego wieku?

— Tramwajom i autobusom.

— ???

— Po prostu nigdy nie wchodziłem im w drogę...

— Proszę się nie pchać tak na mnie! — zwraca się w przeładowanym autobusie szczupła pasażerka do otyłej.

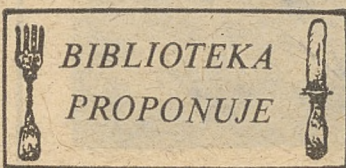
— Ależ ja się wcale nie pcham! Ja tylko oddycham!



9 bm. odbyła się spartakiada sportów obronnych zorganizowana przez ZD ZSMP Kraków-Podgórze. Rozegrano następujące konkurencje: rzut granatem, strzelanie z pistoletu pneumatycznego, oraz olimpiada wiedzy wojskowej. MPK wyszło z rywalizacji zwycięsko, ponieważ nie licząc reprezentacji wojskowych, nasze drużyny zajęły trzy pierwsze miejsca.

Ponadto, w programie było złożenie kwiatów pod pomnikiem żołnierzy poległych w walkach z bandami, zwiedzanie izby pamięci jednostki oraz nieodłączna przy takiej okazji żołnierska grochówka.

(STAM)



Maryński A. „Stacje obsługi samochodów”. Wyd. Kom i Łączności Warszawa 1981

Książka omawia pojęcia i metodykę projektowania, podaje informacje o charakterze formalno-prawnym oraz wytyczne dotyczące opracowywania dokumentacji technicznej na budowę i modernizację zakładów publicznego zaplecza technicznego motoryzacji. Przedstawia też zagadnienia technologiczne i wyposażeniowe w zakresie niezbędnym do projektowania i modernizacji stacji obsługi samochodów.

Przeznaczona: dla inżynierów zajmujących się projektowaniem, rozbudową i modernizacją stacji obsługi oraz innych zajmujących się w/w tematyką (DA, DT, AT, ZTX, ZTS)

BĘDA JEŹDZIĆ TROLEJBUSAMI

Najprawdopodobniej już w październiku br. mieszkańcy Tych będą jeździć trolejbusami, dobiegła bowiem końca budowa pierwszej w tym mieście i w ogóle na Śląsku linii trolejbusowej o długości 8 km. Łączy ona dzielnicę przemysłową z centrum miasta. Linie obsługiwać będą trolejbusy produkcji radzieckiej, podobnie zresztą jak i następne odcinki, których długość w pierw-

tet zobowiązał ministrów do podjęcia kroków mających na celu pełną realizację dostaw materiałów i części zamiennych, a zwłaszcza akumulatorów i ogumienia. Zwrócono jednakże uwagę na konieczność lepszego wykorzystania możliwości bieżnikowania opon.

ZAJMĄ SIĘ SPRAWAMI ZAŁOGI I PRZEDSIĘBIORSTWA

Pierwsza zakładowa grupa inicjatywna PRON w

kamieniem w skroń podczas zajęć ulicznych 31 sierpnia w Warszawie na Pradze, zaczął się poprawiać. Po dramatycznej, wielodniowej walce lekarzy o jego życie, w czasie której nieprzytomny ranny został poddany dwukrotnie trepanacji czaszki, Jan Luty jest przytomny, a pomiary ciśnienia, tętna i temperatury są zbliżone do normy. Bezpośrednie zagrożenie życia zostało więc oddalone, ale chorego czeka długi okres leczenia i rehabilitacji.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



szym okresie budowy trolejbusowej komunikacji miejskiej w Tychach ma liczyć 20 kilometrów.

PRZYGOTOWANIA DO JESIENI I ZIMY

Omawiając przygotowania transportu do okresu jesienno-zimowego, Komitet Gospodarczy Rady Ministrów poświęcił 23 IX br. wiele uwagi również komunikacji miejskiej. Jak stwierdzono, przygotowania wymagają wielkiej koncentracji uwagi wszystkich zainteresowanych. Działania muszą się skoncentrować na poprawie stanu technicznego taboru. Komitet

województwie przemyskim zawiązała się w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej. Do czasu reaktywowania związków zawodowych i powołania samorządu pracowniczego grupa będzie pełnić także rolę wyrażiciela opinii załogi i jej stanowiska we wszystkich sprawach dotyczących przedsiębiorstwa.

RANNY KIEROWCA WRACA DO ZDROWIA

Stan zdrowia kierowcy warszawskiego autobusu miejskiego, 29-letniego Jana Lutego, który raniony został kilkukilogramowym

NOCNE KURSY W OLSZTYNIE

Od sierpnia wprowadzono w Olsztynie nocne kursy autobusów miejskich, których dotychczas nie było. Uruchomiono dwie linie, które łączą różne części miasta z jego centralnym punktem, którym jest w nocy dworzec kolejowy. Dotychczasowa frekwencja wskazuje, że istotnie nocne autobusy były potrzebne. A ponadto jest to konkurencja dla taksówek, w których opłaty są obecnie nie na każdą kieszeń.

(oprac. I-k)

Retra Tramway Stol. Król. Miasta Krakowa

Nr 7 GRZECZNIE I PUNKTUALNIE... ROK 1882

— te zawsze aktualne zalety każdej działalności usługowej znalazły się wśród zasadniczych warunków koncesji udzielonej Bankowi Belgijskiemu przez krakowskich radców. Warto więc i dzisiaj o tym kontraktowym obojętnie pamiętać, gdy czyta się ówczesne zalecenia organizacyjne.

„Artykuł XIII. Obsługa wagonów winna być porządną umundurowaną wedle wzoru, którego zatwierdzenie Gmina sobie zastrzeża. Ta obsługa; kowal, siodlarz, ślusarz lampiarz, zarządca magazynu i tam dalej, słowem cała służba niższa i średnia, winna się składać wyłącznie z osób przynależnych do jednej z Gmin Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim. Cały personel przy ruchu kolejowym zatrudniony obowiązany jest zachowywać się z największą grzecznością dla publiczności. (...)”

Artykuł XV. Przedsiębiorstwo winno ruch raz rozpoczęty w myśl rozkładu jazdy, w odstępach najwięcej 15 minut, bezustannie utrzymywać. Każdy rozkład, czyli porządek

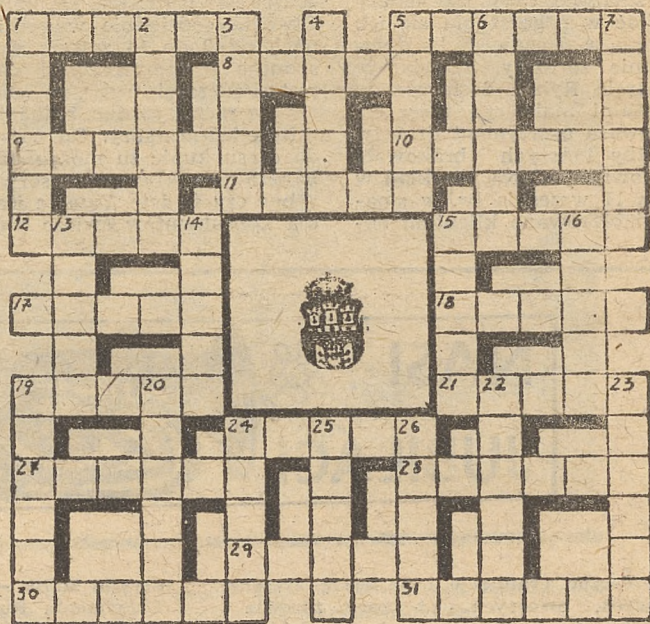
jazdy, winien Bank przed zastosowaniem przedłożyć do zatwierdzenia Gminie i nie wolno mu od tego chociaż chwilowo odstąpić bez wiedzy i pozwolenia Prezydenta Miasta, lub przez tegoż pismnie stwierdzonego wpływu wypadku elementarnego (vis major). Każdą zmianę w porządku ruchu winien Bank przedłożyć do zatwierdzenia Gminie, której służy prawo poczynić zmiany, jakie ze względu na dogodność publiczności i komunikacji publicznej za stosowne uzna, a przedsiębiorstwo obowiązane jest zastosować się do tego bezwzględnie”.

Artykuł XVI. Językiem urzędowym przedsiębiorstwa jest tak wewnątrz jak i na zewnątrz język polski”.

(„Dziennik rozporządzeń...”, R. 1882, L. 5, s. 49)

Z trudnością przychodzi nam dzisiaj realizacja tak ustawionych frontem do „publiczności” wymogów. Bez powodzenia zwalczamy też potworki języka urzędowego, czy też sporadyczną „lacinę”. Ale jak odnowa, to odnowa... Poradzimy sobie i z tymi problemami. (aml)

KRZYŻÓWKA NR 8



POZIOMO: 1) Grający zegar. 5) Instytucja kształcąca, 8) Stary ale wartościowy. 9) Czajnik. 10) Część rośliny. 11) Bylina z Meksyku. 12) Imię kobiece. 15) Tytuł włoskiej gazety. 17) Miasteczko pleciono tkanina. 18) Upał, gorąco. 19) Rzymski mąż stanu, mówca i pisarz. 21) Wada. 24) Naczynie. 27) Dowódca małego statku. 28) Siódmy w kalendarzu. 29) Maksymalna wysokość lotu. 30) Pocztówka. 31) Wstęga przy galowym mundurze.

PIONOWO: 1) Choroba nerek. 2) Instrument, przyrząd, 3) Podstawka. 4) Krótka pelerynka z futra. 5) Jeden ze składników skorupy ziemskiej. 6) Granica. 7) Imitacja towaru na wystawie sklepu. 13) Zwierzę futerkowe. 14) Pierwiastek chemiczny. 15) Podwarszawska miejscowość. 16) Oblicze. 19) Upleciony z wikliny. 20) Parafialny festyn. 22) Podwórkowi muzykanci. 23) Umartwia się. 24) Płaskodenny niewielki statek. 25) Oznaka władzy królewskiej. 26) Kolczyk.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 7

POZIOMO: Poprawa, mrzonka, konkurs, znaczek, minerał, okaryna, koneser, ekierka, Asturia, arteria, megafon, podkład.

PIONOWO: Borowik, krokiew, awaria, trunek, koncert, okleina, bobslej, nenufar, murek, ekipa, epizod, kordon.