

Plenum KZ PZPR (I)

Kłopot z zapasami

Ostatnie posiedzenie plenarne KZ PZPR zdominowane zostało przez ocenę funkcjonowania gospodarki magazynowej ze szczególnym uwzględnieniem zapasów ponadnormatywnych oraz sposobów ich zagospodarowania. Oto kilka faktów z informacji o stanie zapasów materiałowych, złożonej przez dyr. Alojzego Kusinę, oraz koreferatu sekretarza KZ PZPR Tadeusza Zwolińskiego. Sprawa jest bardzo poważna. W 1983 r. stan zapasów wzrósł z 507 mln zł do 828 mln zł; zaś w końcu czerwca br. wyniósł aż 971,7 mln zł. Wskaźnik rotacji nie przekraczający przez lata 120 dni, na koniec '83 wzrósł do 289 dni, by się w czerwcu br. obniżyć do 168 dni. Najwięcej wzrosły zapasy części zamiennych, odzieży ochronnej i roboczej oraz wyrobów hutniczych (głównie szyn). Zanalizowano przyczyny wzrostu zapasów:

- ♦ gwałtowny wzrost cen materiałów,
- ♦ trudności w określaniu potrzeb materiałowych dla nowego taboru i popełnione wskutek tego błędy w planowaniu — dotyczyło to głównie części zamiennych do nowo eksploatowanych autobusów IKARUS,
- ♦ mało skuteczne reagowanie na zachodzące zmiany w zużyciu, zarówno ze strony realizujących plan zakupu odpowiadających za produkcję i regenerację wykonywaną w przedsiębiorstwie,
- ♦ wymuszane przez wykonawców, realizujących na rzecz przedsiębiorstwa remonty i inwestycje, gromadzenie zapasów materiałowych, a tym samym finansowanie w dość długich okresach czasu wykonawców zewnętrznych,
- ♦ zmniejszenie zużycia niektórych materiałów i części w wyniku realizowania programu oszczędności bez odpowiedniego reagowania w zakupach materiałów,
- ♦ nieprzeprowadzanie kwalifikacji części i podzespołów do regeneracji w zakresie możliwości ich przerobu jak też ilości potrzebnych do eksploatacji,

(Dokończenie na str. 2)

Wraz z powstaniem Samorządu Pracowniczego narady produkcyjne powinny stać się ważnym ogniwem w zarządzaniu przedsiębiorstwem, bo Samorząd jest przecież nie czym innym, jak udziałem całej załogi w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Powinny więc narady stać się forum ważnych decyzji i wniosków.

Tymczasem narady dawno straciły charakter produkcyjności i w najlepszym przypadku są one formą „skrzynki pytań i odpowiedzi”. Najczęściej, i niejako już tradycyjnie, były narady wykorzystywane do ataków jednych grup pracowniczych na inne grupy, najczęściej nieobecne na radzie. Nie brak też było

lizacji oraz wyrażająca poglądy załogi na kierunki działania jednostek organizacyjnych i przedsiębiorstwa. Ponieważ praca w przedsiębiorstwie jest w systemie zmianowym, zaleca się przeprowadzanie narad w dwu terminach: do i po południu. Członkowie prezydium mieli pewne wątpliwości co do przedstawianego im wzoru narad. Po pierwsze, jeżeli narada nie ma być „skrzynką pytań i odpowiedzi” to gdzie ludzie mają pytać? Co zrobić, gdy na przykład na naradzie popołudniowej zapadnie uchwała całkowitej przeciwności uchwalonej do południa, bo przecież może się tak zdarzyć. Niepokojącym zjawiskiem dla mnie były stwierdzenia, że lu-

Z obrad Rady Pracowniczej

Edukacja ekonomiczna

prezentowania jednostkowych poglądów bez odniesienia do całości zagadnienia, czy też w końcu wygrywania często spraw osobistych. Były to zebrania po jednej stronie kierownictwa zakładów i dyrekcji a po drugiej załogi. Coraz częściej więc narady niczego już nie załatwiały, dobrze jeżeli przynajmniej coś wyjaśniały, czy też przekonywały załogę co do słuszności pewnych decyzji kierownictwa. Nic też dziwnego, że w nowych warunkach w tej formie narady stały się nieprzydatne i praktycznie nie do przyjęcia.

Prezydium Rady Pracowniczej opracowało „scenariusz” narad. Wskazując na błędy w przedstawionym wzorze narady zwrócono uwagę iż efektem narad roboczych powinna być uchwała zobowiązująca kierownika do jej pełnej rea-

dzi na naradach nie interesują plany i ich wykonanie. Jeżeli nie interesują ich plany, nie mogą też interesować plany, bo to musi być i jest z sobą powiązane, nie mogą więc być plany dyskutowane w oderwaniu od wykonania planu i pracy.

Z ostatniego Prezydium Rady Pracowniczej wyszłam nieco zbulwersowana. Przy przedstawianiu kosztów budowy torowiska węgierskiego jeden z zabierających głos stwierdził czy celowy był ten eksperyment, skoro sytuacja finansowa przedsiębiorstwa jest nie najlepsza. Podobno motorowym jest wszystko jedno, po jakim torowisku jeździ, a skutki ich zupełnie nie obchodzą, czemu to więc ma obciążać nasze koszty? Przypominam, że nie bardzo pojmuję, jak może być komukolwiek o-

(Dokończenie na str. 2)

200 lat Podgórze



Typowy pejzaż naszej dzielnicy.

Fot. S. Makarewicz

Jubileusz przyjaciół zza Odry

MIEJSKIE ZAKŁADY KOMUNIKACYJNE DREZNO

Z okazji 35-lecia Niemieckiej Republiki Demokratycznej, pierwszego w świecie pokojowego państwa niemieckiego, przyjmijcie od bratniej załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie wyrazy najwyższego uznania za osiągnięte wyniki w budowie rozwinętego socjalizmu oraz za wierną służbę Waszemu miastu.

Gratulując tej postawy wyrażamy przekonanie, iż w roku 40-lecia naszej ludowej Ojczyzny i 35-lecia Waszej znacznie umocniły się więzy łączące oba przedsiębiorstwa i załogi. Odnotowujemy ten konkretny przykład rozwijania idei internacjonalizmu proletariackiego z głębokim zadowoleniem. Przyjmijcie raz jeszcze najserdeczniejsze gratulacje oraz życzenia dalszego pomyślnego rozwoju Waszego Państwa, Przedsiębiorstwa oraz powodzenia w pracy i życiu osobistym dla całej załogi.

Dyrektor MPK — TADEUSZ TRZMIEL
I sekretarz KZ PZPR — RYSZARD GURBIEL

Przewodniczący Rady Pracowniczej — ANDRZEJ KOCHAN

Przewodniczący NSZZ Pracowników MPK — JANUSZ LITWICKI

Przewodniczący ZZ ZSMP — WŁADYSŁAW MICHAŁSKI

7 października br. przypada 35. rocznica proklamowania NRD, pierwszego socjalistycznego państwa niemieckiego. Na bazie przyjaźni oparte są wzajemne kontakty łączące — NRD i PRL. W ramach pogłębiającego się partnerstwa między obu naszymi narodami, nawiązały się kontakty i porozumienia pomiędzy miastami obu krajów, a nawet przedsiębiorstwami.

Przykładem jest wzajemne porozumienie rokrocznie odnawiane, pomiędzy zakładami komunikacyjnymi Drezna a naszym Przedsiębiorstwem.

Kontakty między obu wymienionymi zakładami rozpoczęły się od jednego ze zjazdów miejskich komunikacji w naszym kraju, na którym gościli przedstawiciele przedsiębiorstwa z Drezna.

Współpraca ta dotyczy wymiany doświadczeń i konsultacji w zakresie pracy partyjnej, młodzieżowej, związkowej oraz fachowej z dziedziny organizacji ruchu, zaplecza i techniczno-ekonomicznej, maszyn, narzędzi, a także wymiany grup czasowiczów i dzieci na koloniach letnich.

Kontakty między obu naszymi przedsiębiorstwami są żywe i częste. Delegacje zarówno z jednej jak i drugiej strony uczestniczą w okolicznościowych świętach czy obchodach — na przykład delegacja z MPK uczestniczyła w uroczystościach z okazji 100-lecia miejskiej komunikacji w Dreźnie w 1972 roku. W 1975 roku goszczono delegację z tamtego przedsiębiorstwa na obchodach 100-lecia w Krakowie. Wymiany osób dotyczą nie tylko kierownictwa obu przedsiębiorstw, ale również grup roboczych. W ten sposób poznaje się styl pracy obu przedsiębiorstw, zasady organizacji. Takie wymiany prowadzą też do wzajemnego, bliższego poznania się pracowników obu przedsiębiorstw, zacieśnienia często bardzo osobistych kontaktów, podtrzymywanych później korespondencyjnie.

Drugim przedsiębiorstwem w NRD, z którym MPK utrzymuje stałe przyjacielskie kontakty, jest Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe również mające swoją siedzibę w Dreźnie. Te kontakty ograniczają się do wymiany grup turystycznych. Dzięki tej wymianie pracownicy nasi mogli poznać szlaki szczególnie atrakcyjnych terenów górskich NRD, zabytki Drezna — jego pełne zbiorów muzea. Z kolei, pracownicy tamtego przedsiębiorstwa uczestniczą w organizowanych przez nasze przedsiębiorstwo lub w naszym kraju imprezach turystycznych, chociażby w ostatnim — X Ogólnopolskim Rajdzie Górskim Pracowników Miejskiej Komunikacji, jaki odbył się w dniach od 16 do 23 września br.

(M.B.)

● Przy Klubie Sportowym „Tramwaj”, powstała Sekcja Brydża Sportowego. W programie jej działalności jest między innymi zorganizowanie kursu dla pracowników MPK z zakresu umiejętności gry w brydża.

● W niektórych autobusach MPK wymalowane zostały na szybach napisy tej treści: „przebywanie na przednim pomoście zabronione”. Ciekawe dlaczego jednym kierowcom osoby stojące na przednim pomoście zasłaniają widoczność, innym nawet te stojące w kabinie i cały czas rozmawiające, nie przeszkadzają w prowadzeniu wozu.

● Na przełomie sierpnia i września, ZTH otrzymał drugi bufet. Są więc w tej Zajezdni dwa bufety, tylko że jak nas poinformowano — nie najlepiej zaopatrzone.

● Wykopki ziemniaków i zwiększona zachorowalność na grype, powodują w ZTH stosunkowo dużą absencję, co w konsekwencji odbija się ujemnie na pracach torowych w mieście.

● W ZTH trwają przygotowania Zajezdni do okresu zimowego. W dniach od 8 do 19 października br. przeprowadzane są jesienne, społeczne przeglądy warunków pracy.

● W ramach cennego hasła „ocalić od zapomnienia”, w ZTH trwa renowacja-odbudowa zabytkowego (z 1939 roku) tramwaju „Sanoka”. Zakończenie wszystkich prac i oddanie wagonu do eksploatacji przewiduje się na przyszłoroczne Dni Krakowa.



● Na zadaszeniach MPK w mieście, a szczególnie typu PKS i tzw. „warszawskich” czy „łazienkowskich”, zauważyć można mnóstwo nalepionych przeróżnych ogłoszeń. ZNR od dawna już walczy z tą plagą, przeprowadzając częste akcje mycia zadaszeń. Na miejscu zmytych ogłoszeń pojawiają się natychmiast nowe. Może wreszcie tę plagę zwalczać... wywieszki MPK, o następującej treści: „Nalepianie wszelkich ogłoszeń wzbronione pod karą administracyjną”, o wysokości której zadecyduje już kolegium.

● Jak nas poinformowano w ZNR, podobno niektórzy motorowicze i kierowcy „pożyczają” sobie z pomieszczeń PKR-ów przeróżne rzeczy... żarówki, kurki, termiki, nawet uprzednio odcięte kawałki sznurów izolacyjnych. Czyżby braki tych artykułów w handlu aż tak demoralizowały jednostki naszej załogi?

● Przy wejściu do biurowca MPK przy ulicy Brożka, ustawiono estetycznie wykonaną i w odpowiednim, bo niebieskim, kolorze tablicę ogłoszeń. Pomysł kierownika Wydziału Ogólnego, Janusza Rzymka, godny pochwały. Znikną teraz wszelkie mniej lub bardziej potrzebne, a rozwieszane na szybach drzwi wejściowych ogłoszenia. Pierwsze nalepione na nowej tablicy informuje o tym, że MPK zatrudni natychmiast na bardzo dobrych warunkach płacowych pracowników na stanowiska: elektryków, mechaników samochodowych, ślusarzy itp.

● Zwiększa się liczba kolizji i wypadków drogowych, spowodowanych przez najechania własne pojazdów MPK, przyczyną których jest zachowanie zbyt małej odległości przez prowadzących pojazdy.

● Na nic nasze pisanie natomiast uporządkowania otoczenia Zakładowej Przychodni przy ulicy Brożka. A może odpowiedzialni za to, jakby nie było też wizytówkę MPK, czekają z podjęciem decyzji i oczywiście odpowiednich prac aż do wiosny?

(M.B.)

3 października nie znaleźli jednoznacznej odpowiedzi na tytułowe pytanie uczestnicy wyjazdowego posiedzenia kierownictwa przedsiębiorstwa. Scalenie kilku mniejszych jednostek w silny zakład jest z pewnością pożyteczne. Zbyt krótki okres funkcjonowania ZNR, zwłaszcza samodzielności planistycznej, nie pozwala ocenić np. tak ważnej obecnie sprawy kosztów, czy też skutecznej polityki płacowej. Ma ZNR natomiast szczęście do ludzi — od kierowników (pierwszego wspomnianego bardzo ciepło, podkreślono, że przeszedł do innego zakładu wyłącznie ze względu na wyższy interes przedsiębiorstwa — szkoda, że tego nie słyszał — mógł się przecież bardzo na naradzie przydać) poprzedni średni nadzór (byli obecni, wnieśli tyle wigoru i cennych wniosków, że warto pomyśleć o takim wzmożeniu w innych zakładach) do szeregowych pracowników. „Tak ofiarnej załogi nie widziałem” — te słowa dyr. Marian Dudek poparł wieloma konkretnymi przykładami pra-

ZNR — czy dobrze być zakładem?

cy, gdy jest taka potrzeba, na „pełny zegar”, czy też podejmowanie samodzielnych trudnych decyzji przez szeregowych pracowników.

ZNR pod wodzą kierownika G. Mitraszewskiego idzie do przodu — uporano się z oznakowaniem i umieszczeniem taryf, poprawie uległa częstotliwość kursowania pojazdów. Poprawiają się stopniowo warunki pracy, ze sławnymi boazeriami na PKP, choć nie należy pomijać milczeniem stałego dewastowania wnętrza, wykradania wyposażenia. Najcięższe warunki ma nadal Oddział Utrzymania Tras, zajmując parter i piwnice prywatnej posesji — a tam wykonuje się bardzo ważną pracę, remontową (weźmy tylko konieczność

naprawienia tego, co osilki miejskie zepsują) słabo z wentylacją, ciasno (np. jedna maszyna stoi na podwórku, druga... w ogródku pracownika). Na przeprowadzonych w br. 27 tysiącach kontroli, aż 4,2 tys. okazało się trafionych. Stały mi bólami są kłopoty z egzekwowaniem owych „trafień” przez zakłady eksploatacyjne, wiele jest jeszcze zadrażeń na linii ruchowic — kierowca czy motorniczy.

I tu wchodzimy w podstawową ambiwalencję zebrania. Sporo było wniosków szczegółowych, ale nie mówiono już o przysłowiowych kalesonach, starając się wnioski uogólnić. Zdarzały się przy okazji wyważania drzwi otwartych, tzn. domaganie się uregulowania

problemów, które już w przedsiębiorstwie uregulowane zostały. Z drugiej strony jednak przedstawiono na zebraniu cały pakiet konkretnych propozycji systemowych rozwiązań wielu spraw, wykraczających daleko poza podwórkę wewnątrzzakładową. Mówiono o problemach komunikacyjnych miasta, o potrzebie jednolitego długofalowego i konsekwentnego rozwiązywania najróżniejszych i najważniejszych zagadnień przedsiębiorstwa. Do tych wątków zebrania powrócimy w osobnej publikacji.

No więc, czy warto być zakładem? Organizacyjnie tak, choć organizację trzeba jeszcze doskonalić. Finansowo tak, jeśli się będzie dobrze gospodaryć. Merytorycznie tak, jeśli wszyscy zrozumieją, że ofiarom miasta z ZNR muszą na dzień godzić pilne potrzeby mieszkańców Krakowa z funkcją nadzorcą w przedsiębiorstwie. Oby tylko wszystkich starczyło wytrwałości i skuteczności w egzekwowaniu poleceń, praw, ale i obowiązków (am)



Ostatnim akcentem XX Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej było spotkanie organizatorów z MPK z wiceprezydentem miasta Krakowa Andrzejem Żmudą. Jest już krakowską tradycją, że imprezy o charakterze krajowym, czy nawet międzynarodowym są organizowane dobrze, ale ten Zjazd — jak powiedział gość — był zorganizowany dobrze. Zresztą nie było to tylko stwierdzenie z okazji podziękowań. O wzorowej organizacji mówili już sami uczestnicy w czasie jego trwania, świadczą o tym także napływające do przedsiębiorstwa podziękowania od przedsiębiorstw krajowych i zagranicznych. Oczywiście w organizacji Zjazdu przedsiębiorstwo miało pomoc z zewnątrz. Na spotkanie zostali także zaproszeni przedstawiciele: Estrady Krakowskiej, Polresu, związku kajakowego, Krakowskiego Zarządu Dróg. Jest u nas także tradycja i nie tylko zresztą krakowską, że umie się prosić, gdy potrzeba, gorzej natomiast z podziękowaniami. Przedstawiciel Estrady stwierdził, iż w jego 25-letniej pracy w tym przedsiębiorstwie spotkał się z podziękowaniem z zewnątrz po raz pierwszy. (F.S.)

Fot. STANISŁAW TYRAN

Kłopot z zapasami

(Dokończenie ze str. 1)

◆ błędny system zaopatrywania w kraju polegający na bardzo długim okresie wyprzedzania w składaniu zamówień na części zamienne (okresy 2-letnie i 1-roczone), jak też nieopieranie w wymaganych terminach zamówień przez dostawców.

Oprócz rutynowych działań typu przeglądu magazynów, rozsyłania ofert upływności materiałów itp. Zakład Zaopatrzenia podjął z końcem ub. roku działania systemowe, które doprowadziły w I półroczu br. do zahamowania tendencji wzrostowej w zapasach. M. in. przeprowadzono analizy planu i dokonano korekty zamówień. Za I półrocze ścięto w ten sposób dostawy na kwotę 78,5 mln zł, z których najważniejszą pozycję stanowiły części do „ikarusów” (32 mln zł) i „berlieta” (28,8 mln zł). Poprawiono nieco system informacji o stanie zapasów w poszczególnych magazynach i na tej podstawie usprawniono przepływ materiałów. Opracowano programy kontrolne, sposoby ewidencjonowania materiałów, zwiększono wywóz złomu z magazynów, dokonano zmian kadrowych. Te i inne działania przyczyniły się do obniżenia stanu zapasów od końca czerwca do końca sierpnia br. o 24,5 mln zł, a rotacji o 22 dni. Ta pierwsza jaskółka wymiernego efektu podejmowanych przedsięwzięć osiągnięta pomimo zwiększonych przewozów, remontów, no i chomikowania zapasów na okres jesienno-zimowy świadczy o tym, iż chcieć to znaczy móc.

Referent, akcentując przede wszystkim sprawę elastycznego podchodzenia przez wszystkich udziałowców do planowania zakupów wskazał na następujące nieprawidłowości w gospodarce zapasami:

◆ wysoki udział materiałów nie wykazujących ruchu od 7 miesięcy powyżej, które stanowią 10 proc. (84,8 mln zł) wartości zapasów ogółem;

◆ wysoki stan produkcji w toku — 44,1 mln zł i stała tendencja wzrostowa tych zapasów;

◆ nadmierne odkładanie w stanach magazynowych materiałów pochodzących z produkcji i regeneracji;

◆ wysoki stan zapasów zbędnych, bo wynoszący prawie 10 mln zł i zbyt wolne ich zagospodarowanie.

Przerywamy relację. Mocne stwierdzenia padły w koreferacie i w dyskusji. Dlatego też powrócimy do nich w następnym numerze, podobnie jak do innych poruszanych przez Plenum tematów.

(am)

Edukacja ekonomiczna

(Dokończenie ze str. 1)

bojotne czy ten Kraków rozleci się też czy też nie i czy my w tym będziemy mieli znaczny udział. Nieobojętne jest to przecież wielu ludziom na całym świecie, gdy tymczasem tu w Krakowie wypowiedzi są dość szokujące. Szokujące tym bardziej, że przecież działalność Przedsiębiorstwa, a więc i budowa torowiska jest dotowana przez miasto. Czy można w tej sytuacji dziwić się, że nie ma czym oddychać, że gleba skażona, że w rzekach nie tylko ryb nie ma, ale i mróz nawet ich się nie ima? Przecież zakłady trujące środowisko finansują się same, ich przynajmniej teoretycznie nakłt nie dotuje. Czy one więc ze swojego zysku nie powinny przeznaczać pieniędzy na zapobieganie skutkom swojej działalności? Co by było, gdyby ich załogi też podobnie rozumowały.

To dobrze, że nareszcie poważnie podchodzi się do wydawanych pieniędzy, we wszystkim potrzebny jest jednak umiar, tym bardziej, że pole do popisu jest ogromne, chociażby w zapobieganiu nieuzasadnionemu marnotrawstwu, nadmiernemu zużyciu części i tak dalej. Inna sprawa, że podczas jazdy po tym torowisku stukają się bodaj takie same jak przy jeździe po torowiskach tradycyjnych, ale to podobno winą... II gatunku płyt — podkładów torowych. Torowisko jest jednak na gwarancji i — odpukać — ewentualne koszty nie nas będą obciążać.

Wracając jednak do narad robotniczych. Często uczestnicy narad są niejako podpraważkami. Ot, na przykład, podejmując się uchwały by poprawić zaopatrzenie w jakieś tam części zamiennie, uchwała zobowiązuje do realizacji Zakład Zaopatrzenia, gdy tymczasem należałoby rozliczyć kogoś, kto planował zakupy w zakładzie, bo akurat tego nie zaplanował wcale, natomiast czegoś innego grubo za dużo. Często jest też podobno tak, iż symbole katalogowe różnią się od wprowadzonych u nas komputerowych. Wypisany symbol jest akurat inny, niż zna wydający. No i ten, co potrzebuje, odchodzi z kwitkiem i przeświadczeniem, że jest brak, a części w magazynie leżą.

Słowo już jestem przy planowaniu. Od lat trwa przepychanka i zwalanie winy na nadmierne i nieprawidłowe zapasy materiałowe. Finansowanie zapasów kosztuje przedsiębiorstwo bardzo dużo pieniędzy i to pieniędzy planowanych z zysku. Tylko kredyt

bankowy na finansowanie zapasów kosztuje nas 8 mln każdego roku, że o zamrożonych pieniądzach „leżących” w magazynach już nie wspomnę, gdy tymczasem w roku ubiegłym do likwidacji zaplanowano części na sumę 700 mln zł. Całe szczęście, że zaopatrzenie kupiło tylko za 437 mln. Zgoda, że ta asekuracja była poniekąd uzasadniona, bo likwidacja eksploatacyjnej niedługo i często trudno przewidzieć, co będzie się psuło, czy jednak mimo wszystko to nie przesada?

Zawiłości ekonomiczno-finance gospodarowania przedstawił zebraniom na Prezydium gł. księgowy M. Janowski. Z jego relacji wynikało, iż mimo że wskaźniki eksploatacyjne mamy dobre, to sytuacja finansowa jest nie najlepsza. Dzieje się tak między innymi dlatego, że w planie „zapłaty” za nasze usługi przez miasto nie było wzrostu cen, które miały miejsce w br. Z relacji głównego księgowego wynikała jeszcze jedna konkluzja. Nie opłaca się przekraczać planów, za to i owszem, owocuje niezłotne planowanie. Teoretycznie wygląda to bowiem tak, że miasto płaci nam tylko za te usługi, które zaplanowaliśmy, jeżeli planu nie wykonamy, tę część dotacji oddajemy, jeżeli natomiast przekraczamy plany, to robimy to za darmo. Na szczęście udaje się potem coś tam jeszcze wynegocjować, ale co będzie, gdy się kiedyś nie uda?

Wątpliwości wśród załogi budzą nadal i to od lat oszczędności paliwa. Czy przedsiębiorstwo ma zysk z oszczędności, dlaczego wypłaca się tylko do 15 proc. oszczędności w stosunku do normy. Finansowo zysk z oszczędności ma tylko kierowca, Przedsiębiorstwo, niestety, nieznaczna stratą bo naliczać kwoty od tej wypłacanej kierowcy przekraczając cenę paliwa. Dlaczego natomiast tylko 15 proc.? Chyba zrozumiałe jest, że nie można więcej zaoszczędzić niż można. Jeżeli tak się dzieje, to albo norma musi być źle ustalona, albo kierowca być może coś tam kombinuje. Dlatego w takim razie oszczędzamy, skoro znów teoretycznie to się nie opłaca? Wszyscy wiemy, co dzieje się na rynku z paliwami i wcale nie ma nadziei, że będzie lepiej, wprost przeciwnie. Co by się działo, gdyby jeszcze tu było naliczanie nie uzasadnione marnotrawstwo? Jest to po prostu potrzebne ze społecznego punktu widzenia.

FILOMENA SERWIN

Nie tak dawno to czasy, gdy wspominając o usprzętowieniu w naszym Przedsiębiorstwie określaliśmy je jako pamiętające czasy „najjaśniejszego” Franciszka Józefa. Niewiele było w tym ironii, a stwierdzenie oddawało stan faktyczny. Trzy ostatnie lata to prawdziwy boom maszynowy. Dziś nawet malkontent musi zauważyć zmiany na lepsze. Okazuje się jednak, iż fakt, że czegoś jest dużo, nie oznacza wcale, że jest dobrze. Gospodarka maszynami i urządzeniami regulowana jest dwoma podstawowymi zarządzeniami z 1968 r. i 1976 roku. Są to zarządzenia ministerialne. Mamy też wewnętrzne zarządzenia, najnowsze z 25 maja br. Uściślano także zasady współpracy z Działem Głównego Mechanika w tym zakresie. Wydawać by się mogło, iż wszystko jest jasne i tylko realizować. Niestety, wcale nie jest lepiej niż z realizacją innych przepisów. Każda obrabiarka — aby móc właściwie pracować, powinna być należycie konserwowana, a jej remonty przeprowadzane po określonym czasie pracy. U nas niestety najczęściej remont jest przeprowadzany dopiero wtedy, gdy konieczna jest naprawa a i to nie zawsze. Dzieje się tak z dwu powodów. By wiedzieć, kiedy powinna być konserwowana maszyna, musi być prowadzony ścisły rejestr jej pracy. Najprościej byłoby prowadzić odczyty z liczników pracy maszyny, ale po pierwsze liczniki posiadają nie wszystkie urządzenia, bo jest ich brak, a nawet te, które są, są demontowane. Stosuje się więc karty pracy maszyn. Byłoby to wyjście — wprowadzić bardziej kłopotliwe niż liczniki — gdyby były uczciwie robione wpisy. Tymczasem jest to często robione „na oko”. Nic też dziwnego, że plany remontów maszyn robione są byle jak. Zresztą nawet dobrze zaplanowany remont o niczym jeszcze nie świadczy, bo po prostu nie ma kto tego robić. Część zakładów nie posiada własnych бригад remontowych. W trakcji tramwajowej do ubiegłego roku remonty robił ZINT, ale już też nie jest w stanie.

Zarządzenie dyrektora mówi, i owszem, nawet o wzmożeniu służb konserwacyjnych w poszczególnych zakładach, ale nie bardzo wiem, co wznaczać, skoro nie wszystkie zakłady posiadają takie brygady. Rozumiem, że nie dzieje się to li tylko ze zlej woli szefów. Ludzi do pracy jest generalnie brak,

„najważniejsze” przecież wskaźniki, a maszyny dzięki którym wykonywane są także wskaźniki, w dużej mierze są nowe. Co będzie jednak, gdy zaczną się psuć? Jak wtedy będą wyglądać wskaźniki?

Inna sprawa to wykorzystanie maszyn i urządzeń. W przedsiębiorstwie takim jak nasze powinno ono przebiegać na poziomie 70, 80 proc. i to byłoby prawidłowe. Tymczasem najczęściej przebiega ono w granicach 60 proc.

gospodarkę maszynami i urządzeniami. Efekty tych kontroli niestety zadowalające nie są. Jakoś nie bardzo w zakładach tym się przejmują. Momentami sprawia to wrażenie, jak gdyby myślało, iż zakup załatwi wszystko. Problemu nie można bagatelizować i z innego powodu. Przedsiębiorstwo nasycane jest przede wszystkim obrabiarkami z importu. Co będzie, gdy zaczną się za szybko psuć? Czy import części będzie równie zadowa-

Jak już wspominałam, nie ma tam właściwych służb mogących to robić i jak dotąd działa to trochę na zasadzie kolegowania. Owszem ZINT udziela daleko idącej pomocy, ale problem zaczyna się w momencie zmian, gdy na przykład okaże się, iż maszyna ma nieco inne parametry, niż zamawiamy, wtedy trzeba nawet zlecać montaż firmom zewnętrznym.

W trakcie opracowywania jest kolejna instrukcja o wykorzystaniu maszyn i urzą-

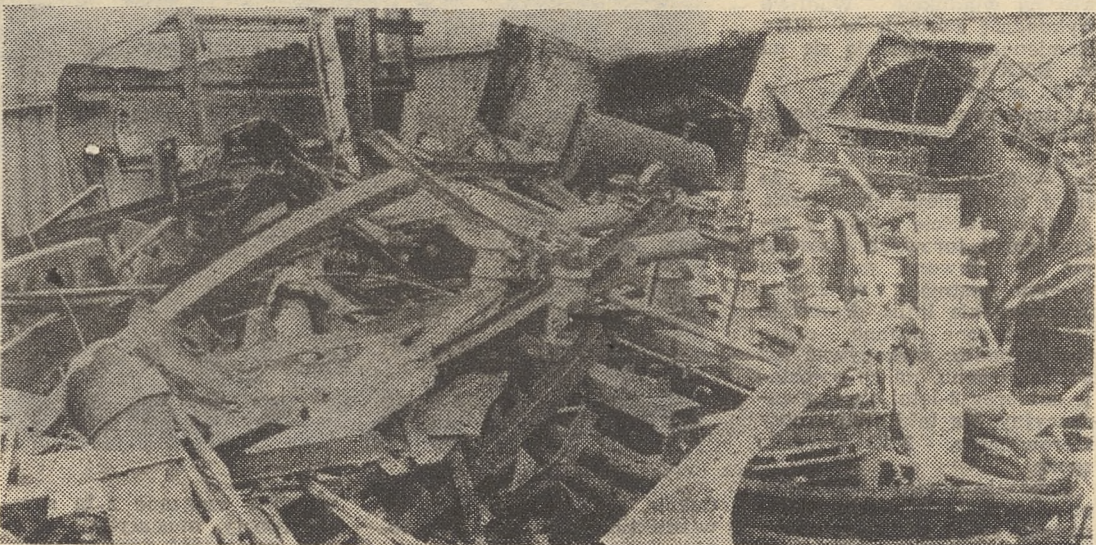
przedsiębiorstwa. Jakże brakuje wśród narzędzi, które posiadają na swym stanie pracownicy nikt nie wie. Zresztą wśród tych, co posiadają, znaczna część nie powinna być użytkowana, bo też do niczego się praktycznie nie nadaje. W drewniejszym przedsiębiorstwie komunikacyjnym badał co pół roku prowadzony jest systematyczny przegląd narzędzi. Zużyte są wymieniane na nowe. Tam nie do pomysłenia jest, by pracować niesprawnymi narzędziami. Czy ten sposób zdalby egzamin u nas? No cóż, mimo że wcale nie skomplikowany, chyba by nie wypaliło, bo po pierwsze: narzędzi nie ma na tyle, a po drugie... mogłoby się okazać, że sprawne są, ale w domu a te w pracy ciągle byłyby do wynajęcia.

Wracając jednak do naszych narzędziowni. Po przeprowadzonych w pierwszym kwartale kontrolach są symptomy zmian na lepsze. W półroczu obciążono za brak narzędzi w trakcji autobusowej 144 osoby na sumę 366 tys. zł, i w trakcji tramwajowej 59 osób na 85 tys. zł. Są w Przedsiębiorstwie urządzenia, których dozór podlega Państwowemu Inspektoratowi Dozoru Technicznego. Są to między innymi suwnice i dźwigi suwnicowe. By takie urządzenie mogło pracować, musi być odebrany przez IDT. Nie może też pracować na nich pracownik, bo umi, musi mieć specjalne zezwolenie z IDT. Tymczasem u nas takie urządzenia pracują, mimo że przez inspekcję nie zostały odebrane, że w ogromnej mierze brak także uprawnień wspominać nie muszę. Oczywiście tu także brak jest konserwatorów. Nawet nie obudzili co niektórych dwa wypadki właśnie tego sprzętu. Jeden miał miejsce rok temu w Czyżkach, drugi w ZINT, gdy urwał się hak dźwigowy wraz z liną. Na szczęście nie było w pobliżu ludzi. Czyżby jednak trzeba było aż groźnego wypadku, by wtedy szukać winnego i na gwałt odrabiać zaniechania?

Zarządzeń w tym zakresie jest sporo, powstają nowe i tylko po nieznacznych poprawkach w pewnych okresach kontroli wszystko „wraca do normy”. Obym była złym prorokiem i obymy po paru latach nie musieliśmy znowoować nowych dziś maszyn i urządzeń, a usprzętowanie wróci znowu do epoki „króla Cwieczka”.

FILOMENA SERWIN

Nowe maszyny na złom?



Fot. Stanisław Tyran

przy czym znikome jest na zmianie drugiej, a prawie żadne na zmianie trzeciej. Czy należy je więc sprowadzać nadal tylko dlatego, że są zamawiane? Maszyny to nie tylko koszt zakupu, ale i koszty amortyzacyjne. Najmniej problemów i zastrzeżeń można mieć do pionu trakcji autobusowej, gorzej w tramwajach, a już całkiem źle w pozostałych pionach, a przecież w perspektywie jest rozwój właśnie tych zakładów, chociażby zaopatrzenia. System zarządzania w naszym przedsiębiorstwie jest oparty w dużej mierze na decentralizacji i samodzielności zakładów i takie sprawy jak smarowanie, regulacja, obsługa i same naprawy muszą być robione we własnym zakresie. Owszem, mamy wprowadzić w przedsiębiorstwie Dział Głównego Mechanika, ale jest to tylko komórka funkcjonalna, bez żadnych możliwości wykonawczych i na razie stara się przynajmniej kontrolować

lający? W Polsce obecnie nie ma przedsiębiorstwa, które zajmowałoby się tym problemem. Jeżeli maszyny krajowe gdzieś jeszcze czasem u da się „upchać” do naprawy, to importowanych już nie można.

Inne zagadnienie to obsługa tych urządzeń. Te wprowadzane są niestety nowoczesne i bardziej skomplikowane. To, że ktoś ma zaświadczenie o kwalifikacjach już nie wystarcza. Potrzebna jest duża praktyka. Przekonał się o tym zakładów Torów gdzie praktycznie jest przegląd produkcji w krajach demokracji ludowej. Tutaj niestety trzeba będzie chyba powołać kierownika warsztatu i to człowieka z dużą praktyką zawodową. Niebawem zaczną się wyposażać Zakłady Transportu oraz Sieci i Podstacji, problem się więc nasili.

Dział Głównego Mechanika powinien w zasadzie przekazać maszyny już do eksploatacji, a więc zamontowane.

„dzeń. Oby nie była ona tylko kolejną instrukcją. Opracowana jest także książka wpiśnięta w zauważanych nieprawidłowości podczas przeprowadzanych kontroli. I znowu nasuwa się wątpliwość — protokoły pokontrolne są przecież pisane i w tej chwili i co z tego? Nic nie wskazuje na to, by wszyscy kierownicy bardzo nimi się przejmowali.

Jeśli tak przedstawia się gospodarka maszynami nic dziwnego, że gospodarki narzędziowej w wielu wypadkach doszukać się nie sposób. Zakłady wraz ze Szkołą Przyzakładową posiadają własne narzędziownie. Ich pracę reguluje, czy też raczej regulować powinno — zarządzenie dyrektora. Kontrole samych narzędziowni, jak też kontrole na stanowiskach pracy wykazały, iż jest bardzo źle. W pierwszym półroczu część narzędziowni w ogóle nie rozliczała z pobranych narzędzi pracowników odchodzących z naszego

Pobrana z magazynu nr 4 przez pracownika ZSP Mieczysława Rybickiego blacha, z przeznaczeniem na skrynię sterowniczą do zwrotnic, okazała się bezwartościowym złomem. Pan M. Rybicki jest zastępcą przewodniczącego Rady Pracowniczej w swoim zakładzie. Sprawę zniszczonej przez niewłaściwe magazynowanie blachy przedstawił na posiedzeniu Rady Pracowniczej przedsiębiorstwa. Wiadomość o skorodowanej blasze w magazynie „pod chmurką” dotarła również do redakcji „Sygnałów MPK”.

*

Plac należący do magazynu nr 4. Arkusze blachy różnych rozmiarów i grubości leżą stosami jedne na drugich. Niektóre przykryte tylko papą. Wszystkie natomiast pokryte rdzą. Nie tylko te z wierzchu. Korozja zżarła nawet te leżące najniżej. Z cienkich blach nic już nie będzie. Nadają się tylko na złom. Kiedy poruszamy arkuszami, wycieka z nich woda.

— Jak długo blacha tu leży?
— To może ja zwołam kierownika...
— Jak pan uważa...

Po chwili wraca magazynier — Waldemar Dziedzic, a za nim dwóch mężczyzn. Zaden z nich nie jest kierownikiem. Są natomiast członkami komisji inwentaryzacyjnej działającej w magazynie. Ale oto nadchodzi również kierownik Jacek Mucha.

Ponawiam pytanie...

— Nie wiem. Pracuję tu dopiero trzy miesiące. Właśnie odbieram magazyn.

— I odbierze pan tę blachę jako pełnowartościową? W niektórych stosach, arkusze od góry do dołu nadają się tylko na złom...

— ... — milczenie.

— Na jedne arkusze inwentaryzacyjne wprowadzamy blachę dobrą, na inne z przeznaczeniem na złom... — wy-

nowane. Im to nie zaszkodzi. Arkusze z tej cienkiej blachy powinny być przechowywane w wiatkach, ale jak zrobiono porządek, to dla nich miejsca nie starczyło. Pod dachem magazynowana jest wykładzina podłogowa, stolarka okienna i drzwiowa, metale nieżelazne... na blachę brakuje miejsca.

Właściwie i od tego pracownika otrzymałam wymijającą odpowiedź i da-

Przy okazji odwiedzin magazynu nr 4, dowiedziałam się jeszcze od pracowników o zbyt ciasnym rozstawie regałów, pomiędzy które wózek się nie wjedzie i trzeba ręcznie na niego przetrześć metalowe części. I o suwnicy, która miała ułatwiać pracę, a która od kilku lat stoi na placu magazynu w charakterze chyba wątpliwej dekoracji, bo jak na razie żadnego z niej pożytku.

*

Kiedy już przy biurku redakcyjnym zasiadłam do pisania, wcale nieoptymistycznego artykułu, zadzwonił telefon... Jak się okazało kierownik magazynu chciał do naszej rozmowy dodać jeszcze pewne informacje, a mianowicie, że prace zabezpieczeniowe w magazynie nr 4 wykonuje już na zlecenie MPK Spółdzielnia Rzemieślnicza Metalowców z Krakowa. W ramach umowy wykonane zostaną dwie wiaty na materiały, pomieszczenia na wózki akumulatorowe, zadaszenie nad składowiskiem szkła, basen na lepek dostarczany do magazynu luzem, pomieszczenie na złomy kolorowe oraz zabezpieczenie magazynu od strony zewnętrznej obiektu. Otrzymałam więc dodatkowe informacje na temat rozbudowy magazynu nr 4. Szkoda, że nie dotyczące interesującej mnie sprawy, o którą tak intensywnie pytałam — od kiedy tak duże ilości blachy leżą w magazynie nie zabezpieczone przed korozją i ile z niej już w tej chwili nie nadaje się do użytku i trzeba będzie przeznaczyć na złom.

MARIA BUBACZEWSKA

W magazynie „pod chmurką” niszczy blacha

jaśnia jeden z członków komisji inwentaryzacyjnej.

— Który z panów może mi wreszcie powiedzieć jak długo blacha jest tu, w ten sposób składowana — ponawiam z uporem pytanie.

— Chyba nikt. Mój zastępca — mówi kierownik Mucha — jest tu również od niedawna.

— Może więc któryś z pracowników...

— Nie ma takich, którzy by tu długo pracowali.

Wreszcie taki się znajduje.

— Arkusze blachy tej grubości — od 3 mm, zawsze na dworze były magazy-

lej nie wiem od jak dawna blacha leży pod gołym niebem — na deszczu, a może wcześniej jeszcze padającym śniegu.

Rzucam jeszcze ostatnie pytanie...

— Jaki procent, plus minus, spisany zostanie na złom?

— ... milczenie.

Zaden z towarzyszących mi panów nie jest w stanie, albo nie chce, dać odpowiedzi, a przecież inwentaryzacja magazynu trwa już od 17 sierpnia. Czyżby moje pytanie było kłopotliwe, a odpowiedź na nie przekraczała zakres odpowiedzialności zarówno kierownika magazynu jak i komisji inwentaryzacyjnej?

Do odbioru nie doszło

Kiedyż wreszcie skończą tę budowę... niecierpliwą się mieszkańcy os. XXX-lecia na Azorach, mówiąc o nowo budowanej linii tramwajowej. To zrozumiałe, że chcieliby do swojego domu lepiej dojeżdżać Wiodący wykonawca inwestycji — Budostal-5, też chciałby jak najprędzej przekazać budowaną przez siebie linię użytkownikowi, tylko że ten ostatni — MPK nie spieszy się z odbiorem, zdając sobie sprawę z konsekwencji pochopnej decyzji, a ktoś chce kreć bat na własną skórę?

Już od czerwca na finalizowanym do os. XXX-lecia odcinku linii tramwajowej częstymi gośćmi na budowie byli zastępca kierownika ZTO, Władysław Szumilas i zastępca kierownika ZSP Witold Misiewicz i bacznie na wszystko patrzyli. Ich fachowymi uwagami, nie za bardzo się przejmowano. Dopiero w końcowej fazie budowy, we wrześniu, coś się zmieniło. Wtedy nie było to już „wycieczki” na budowę przedstawiciele przyszłego użytkownika, ale poważne „przymiarki” do odbioru.

W tym czasie wykonawca przystąpił do poprawiania popełnionych błędów. Wyznaczał kolejne terminy usunięcia wskazanych nieprawidłowości i nie wywiązywał się z terminów. Chociażby na pętli w ulicy Kamiennej z wadliwie wykonanych rozjazdów, w których to pojawił się nadmierny prześwit. Oprócz tego niemożliwa była jazda tramwajów z uwagi na wadliwie wykonane krzyżaki w rozjazdach. Przy kolejnych znów przymiarkach do odbioru torowiska do os. XXX-lecia wyszły, jeżeli chodzi o ZTO, nowe usterki — zawężenie prześwitu do około 10 mm na torze wykonanym z szyn kolejowych, deformacja toru na długości około 100 m, zapadnięcie na przyczółkach wiaduktu nad linią kolejową

Mydlniki — Gaj, niewłaściwa przechylka na pętli XXX-lecia, źle wykonane tam przejazdy drogowe i niewłaściwe odwodnienie, nieprawidłowo skrócone styki jak również słabo przykręcone szyny do podkładów, następnie brak łączników szynowych oraz siatek pomiędzy torami, a także klawiszowanie dyliny mostowej na wiadukcie Wadliwie wykonanie zwrotnic w ulicy Kamiennej powtórzyło się na os. XXX-lecia

28 września spotkały się zainteresowane w odbiorze komisje — wykonawcy inwestycji — Budostalu-5 i odbiorcy — MPK. Okazało się, że część poważniejszych usterek, jeżeli oczywiście chodzi o zakres robót torowych została już zlikwidowana, w związku z czym zaistniała możliwość uruchomienia linii. Pozostałe niezakończone drobne prace można będzie wykonywać już podczas ruchu, na co pozostaje odbiorcy 3-letni okres gwarancyjny. Na taki stan rzeczy kierownictwo ZTO wyraziło zgodę.

Znacznie gorzej natomiast przedstawiał się zakres wykonanych robót sieciowych. Przy odbiorze podstacji większych usterek nie stwierdzono. Zapewniono do niej wprowadzić tylko podstawową łączność. O drugi rodzaj łączności — teletechnicznej, z dyspozycją mocy w MPK, przedsiębiorstwo nasze zmuszone będzie dopiero czynić odpowiednie starania. Szereg pozglaszanych jeszcze wcześniej usterek zostało również przez wykonawcę inwestycji usuniętych. Jednak komisja z MPK, którą kierował zastępca dyrektora ds. technicznych Marian Kalinowski, zauważyła przy trzech podporach wiaduktu, odspojenia linii zamocowanych słupów trakcyjnych od konstrukcji żelbetowej. Biorąc pod uwagę, że pod koniec sierpnia, podczas montażu sieci na wia-

dukcie, słup na przyczółku wiaduktu, poddany obciążeniu, wyrwał konstrukcję mocującą go do przyczółka, czego przyczyną było niezgodne z projektem wykonanie konstrukcji i co wówczas wykonawca — PRK-15 w ciągu kilku dni przyczynę usunął — pamiętając więc o tamtym niedociągnięciu komisja z MPK z pewną dozą uzasadnionej nieufności podeszła teraz do wymienionej konstrukcji. Natomiast komisja składająca się z przedstawicieli przedsiębiorstw — projektanta i wiodącego wykonawcy, sugerowała, żeby przyjąć tę sytuację, dopuścić do ruchu i prowadzić obserwacje zamontowań słupów i dopiero przy powiększaniu się odspojenia — szczelnie, podjąć odpowiednie prace. Wiadomo jednak, że

wszelkie związane z tą sprawą roboty, musiałyby wówczas przebiegać przy wyłączonym ruchu, co obciążałoby w efekcie MPK, a na to komisja ze strony użytkownika zgody wyrazić nie mogła. Ostatnie słowo, co do wadliwej konstrukcji, należało do przedstawicieli Zakładu Mostów i Wiaduktów Politechniki. Po szczegółowym jej oglądnięciu orzekli, że poddaje się i że w tym stanie, nie można jej dopuścić do ruchu. Projektant z Biura Projektowego Mostostalu, zobowiązał się więc do opracowania odpowiedniej dodatkowej dokumentacji, mającej na celu wzmocnienie i zabezpieczenie spornej konstrukcji. Wszystkie słupy będą musiały mieć przyspawane na podporach wiaduktu, dodatkowe

wzmocnienia — konstrukcje Wykonawcą ich oczywiście będzie Mostostal.

Teraz ZSP czeka dodatkowo praca — ściąganie z poszczególnych słupów zamocowanej już konstrukcji sieciowej po wykonanych przez Mostostal robotach zabezpieczeniowych, zawieszanie jej z powrotem.

Sytuacja, jaka zaistniała przedłuża odbiór i przekazywanie do eksploatacji nowej linii tramwajowej, nie licząc dodatkowych kosztów, jakie obciąża tę inwestycję. Cóż jednak to wszystko znaczy wobec bezpieczeństwa ludzi, którzy z nowej tak bardzo oczekiwanej linii tramwajowej będą korzystać.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. St. Makarewicz

„Proszę nie wsiadać, to nauka jazdy” — usłyszałam z ust oczekującego na przystanku i zaskoczyło mnie, że dla pasażerów nowe oznakowanie pojazdów szkoleniowych jest takie czytelne. To dobrze, bo istniała obawa, że nowy znak, wyraźny na autobusach, będzie zlewał się z tym tramwaju, też niebieskim. Ale to tak na marginesie. Właściwy temat to kontynuacja informacji o pracy Ośrodka Szkolenia Zawodowego, konkretnie o szkoleniu motorniczych.

Szkolenie to jest prowadzone systemem podstawowym w celu uzyskania uprawnień do prowadzenia wagonów wszystkich typów eksploatowanych w naszym przedsiębiorstwie. Obejmuje także szkolenie pilotów zajezdniowych i motorniczych po przerwie. Prowadzi się je w części Ośrodka znajdującej się na terenie ZTH. Trzeba przyznać, że warunki szkoleniowe są fatalne — mała salka ze stłoczonymi ławkami i krzesłami, kompletny brak miejsca na wyeksponowanie istniejących pomocy dydaktycznych. I jak na razie nie ma szansy, aby coś zmienić. Nowe pomieszczenia w Płaszowie też tu wiele nie załatwią. Ośrodek nie może być wyizolowany. Szkolenie motorniczych trzeba prowadzić na terenie zajezdni — tu są wszystkie szkoleniowe, instruktorzy i wykładowcy. Rozdzielenie tego jeszcze pogorszyłoby sytuację.

Brak pomocy naukowych — modeli i schematów — dotkliwie odczuwają tak wykładowcy, jak i uczniowie. W rozmowie z tymi ostatnimi upewniłam się, że bardzo by im pomogły. Suchą teorię szybko się zapomina, podręcznika nie ma, a trzeba opanować dużo materiału, choćby z budowy, poznać podstawowe awarie we wszystkich typach wozów (tu: aż prosiłby się wagon z pulpitem do awarii) itd.

Ośrodek nie ma własnej części warsztatowej. Dwutygodniową praktykę odbywają kandydaci na motorniczych w ZNT. Widzą jej potrzebę, ale zdarza się

często, że całe dwa tygodnie praktykują w jednym miejscu, a wtedy niewiele mogą się nauczyć czy zobaczyć.

A jak z samym naborem? Oczywiście jest bardzo mało chętnych, a motorniczych brakuje. Popularny kiedyś zawód wyraźnie podupadł. Dlaczego? Przecież dawniej też było to wykonywanie ścisłe określonej pracy w przedsiębiorstwie komunikacyjnym. Obecnie, Stefan Szczypuła, zastępca kierownika OSZ szkoli wszystkich, którzy się zgłoszą i spełniają określone kryteria, tzn. ukończone 20 lat, pozytywny wynik badań lekarskich i psychotechnicznych i nie

84 r. — 117) motorniczych nie może się chyba poszczycić żaden ośrodek w kraju. Poza tym przedsiębiorstwo podjęło działania, które z czasem powinny przynieść efekt. Mianowicie, powołano zespół ds. motorniczych, który zajmuje się kompleksowo wszystkimi zagadnieniami ich dotyczącymi — od naboru, poprzez sprawy szkolenia, na warunkach pracy i pracy skończywszy. Na ile to pomoże? Zobaczymy. Zastanawiam się, czy teraz ludzie nie reagują tylko na wysokie wynagrodzenia i zagraniczne wyjazdy? Może się mylę? I tak nabór jest niezły, reklama działa, a dyrekcja pre-

Zbigniew Więkowski starają się jak mogą. Niewielu uczniów rezygnuje. Obserwacje postępów w nauce na bieżąco pozwalają oceniać, komu ewentualnie należy dodać godzin lekcyjnych, bo słabiej sobie radzi, czy nawet zmienić instruktora. Efekt taki, że i ci słabsi są dobrymi motorniczymi. I może dlatego przestaje mnie dziwić, że instruktorzy są rozżaleni i czują się w pewnym stopniu niedowartościowani przez przedsiębiorstwo. Podobnie, jak instruktorzy pojazdów samochodowych i oni mają względem motorniczych różnicę placową na niekorzyść. Tu też można ją tłumaczyć nocnymi jazdami, dodatkami za sprzedaż biletów itd., ale powtarzam: a ranga i prestiż instruktora?

Poza tym, można by im też wiele pomóc w codziennej pracy, choćby przez wyraźniejsze oznakowanie zwrotnic, zwiększenie odległości, tam, gdzie można umiejscawiania sanek sterowniczych od iglicy zwrotnicy przy przejściach dla pieszych poprzez umieszczanie znaków na sieci, a nie na słupie, co jest czytelniejsze, usuwanie niepotrzebnych znaków po zakończeniu prac — czasem wiążą i pół roku, umieszczenie lustra przy ścianie obok LOT przy Basztowej (nie widać składu), czy likwidację — ich zdaniem — niektórych zbędnych punktów sygnalizacji wewnętrznej MPK przy włączaniu się do ruchu, która właściwie utrudnia czasem sytuację, zwłaszcza zaś wprowadza w błąd, gdy są spalone żarówki.

O tych i innych problemach szkolenia piszemy ostatnio dość dużo, nieobojętne, co widać z listu drukowanego w poprzednim numerze, są one i pracownikom nie związanym bezpośrednio ze szkoleniem. Dla uzdrowienia sytuacji jednoczą się ośrodki w kraju, by wspólnie działać, ale nie może tu braknąć konsekwentnego poparcia ze strony odpowiedzialnych czynników.

T. BRANDYS

Szkoleniowych narzekają ciąg dalszy

Tym razem o motorniczych

orzeczono wobec nich zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Przypada mi, że nie zawsze są to odpowiedni ludzie, ale co robić, gdy przedsiębiorstwo odczuwa w tym zakresie tak wielkie braki? Nigdy nie zdarzyło się, aby było tylu kandydatów, by uruchomić kurs od razu tuż po ogłoszeniu. Każdego jednak przyjmuje się od zaraz, kierując do warsztatów, czy na szkolenie bhp. Tak czeka się na zebranie określonej grupy. Przez to, być może, niektórzy narzekają, że kurs trwa zbyt długo (4 miesiące). Cóż, ci pierwsi muszą czekać; kto zgłosi się później, czasem w dwa miesiące jest już po kursie. Ale też tak duża liczba wyszkolonych (I—IX

feruje ten zawód. Stawka już na kursie jest wyższa (25 zł, kierowca autobusowy — 21), za dobre wyniki w nauce są nagrody. Ale choć sprawa finansów jest bardzo istotna, ważne, aby zawód, który się wykonuje polubić, zwłaszcza, że praca motorniczych do łatwych nie należy, a my chcemy jeździć coraz bezpieczniej i spotykać się z kulturalną obsługą. To właśnie od szkoleniowców zależy, żeby już podczas nauki przedstawić i przybliżyć zawód na tyle, by do niego przywiązać. Instruktorzy: Marian Ciećko, Władysław Duda, Stanisław Gadek, Andrzej Kuciel, Władysław Koczvara, Mirosław Szymański, Wiesław Przybylak, Marian Waligóra i

Z prac Komisji Społecznych Inspektorów Pracy

Notatka dużej wagi

O działalności Komisji Społecznych Inspektorów Pracy Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej pisaliśmy już wielokrotnie na naszych łamach. Problemy poruszane na jej posiedzeniach dotyczą bowiem bez reszty naszej załogi. Nie zdołaliśmy jednak zrelacjonować — z przyczyn obiektywnych — zagadnień omawianych na III posiedzeniu, które odbyło się w Szczecinie 28 i 29 czerwca br., a trzeba powiedzieć, że były to zagadnienia dużej wagi, znajdujące w całości niemal potwierdzenie w dylematach nurtujących i nasze przedsiębiorstwo. W sukurs przychodzi nam „Notatka służbowa”, jaką opublikowało czasopismo „Człowiek i Miasto” — przedrukujemy więc obszerny fragment, bowiem jej treść pozostaje, niestety, nadal aktualna.

*

„Podczas dwudniowych obrad Komisji, poświęconych problematyce bezpieczeństwa higieny pracy w przedsiębiorstwach i zakładach komunikacji miejskiej w resorcie, poruszono i przedyskutowano następujące sprawy:

1. Choroby zawodowe i wypadkowość.

Stwierdzono, że najczęściej występujące schorzenia wśród kierowców i motorniczek, to choroby układu trawiennego, nerwowego oraz kostno-mięśniowego. Choroby układu nerwowego i kostno-mięśniowego objęte są wykazem stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 listopada 1983 r. w sprawie chorób zawodowych (Dz. U. Nr 65 poz. 294). Wykaz nie zawiera chorób układu pokarmowego. W związku z tym, przedstawiciele Społecznych Inspektoratów Pracy zaproponowali wystąpienie do Ministra zdrowia i opieki społecznej z wnioskiem w sprawie włączenia do wykazu chorób zawodowych — choroby przewodu pokarmowego.

Oceniając wypadkowość w zakładach pracy komunikacji miejskiej, Konferencja ustaliła, że w ostatnich latach daje się zauważyć ogromny jej wzrost. Na tle powyższego ustalenia, Komisja Ochrony Pracy przy Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej, podjęła uchwałę w sprawie opracowania raportu dotyczącego warunków pracy i stanu bhp w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej w kraju.

2. Profilaktyka w zakresie zapobiegania i likwidacji zagrożeń na stanowiskach pracy.

Przypomniano o konieczności prowadzenia kart zagrożeń

nia chorobowego. Spośród obecnych, tylko kilku uczestników Konferencji jest w posiadaniu wzoru kart zagrożenia chorobowego i stosuje je w zakładach, opracowując na jej podstawie plany poprawy warunków pracy na poszczególnych stanowiskach pracy. Także badania lekarskie okresowe i kontrolne powinny być realizowane a terminy tych badań określone przez lekarzy powinny być ściśle przestrzegane. Stwierdzono dobre efekty w zakresie likwidacji zagrożeń na stanowiskach pracy w MPK — Katowice, MPK — Wrocław, MPK — Kraków, gdzie wypadkowość i zachorowalność na choroby zawodowe jest niewielka w porównaniu z innymi tego typu zakładami.

3. Badania wstępne dla kierowców i motorniczek.

Z informacji przekazanej zebranym przez kierownika Przychodni Przyzakładowej WPKW w Szczecinie wynika, że realizacja postanowień rozporządzenia ministra zdrowia i opieki społecznej z dnia 10 grudnia 1983 r. w sprawie badań stanu zdrowia osób ubiegających się o prawo jazdy i kierowców (Dz. U. Nr 70 poz. 315), napotyka w praktyce na bardzo istotne trudności. Trudności te wynikają z braku w wielu zakładach lekarskich gabinetów specjalistycznych oraz poważnych niedoborów w kadrze lekarzy specjalistów zakładowej służby zdrowia, na której w myśl przepisów powołanego wyżej rozporządzenia, spoczywa obowiązek dokonywania przedmiotowych badań lekarskich.

Przyczyn tych niedoborów, przedstawiciel lecznictwa przyzakładowego upatruje w braku preferencji dla lekarzy (mieszkania, asygnaty na samochody itp.). Wprowadzenie tych zachęt, wpłynęłoby niewątpliwie na wzrost zainteresowania podejmowaniem zatrudnienia przez lekarzy specjalistów w przyzakładowej służbie zdrowia.

W związku z powyższym, Konferencja uznała, że w aktualnej trudnej sytuacji kadrowej w przyzakładowej służbie zdrowia, realizacja postanowień wyżej wymienionego rozporządzenia, nie przebiega we właściwy sposób.

4. Stan sprzętu specjalistycznego i narzędzi.

Stwierdzono, że sprzęt specjalistyczny i narzędzia ulegają przedwczesnemu zużyciu z powodu złej jakości materiałów używanych do ich produkcji. Zwrócono uwagę na brak nowoczesnego, specjalistycznego parku maszynowego i stacji diagnostycznych. Zaproponowano ~ opracowanie przez nasze ministerstwo wykazu podstawowego wyposażenia

w sprzęt i narzędzia specjalistyczne, które zabezpieczyłyby należyte i bezpieczne wykonywanie napraw i obsługę taboru.

5. Brak realizacji zamówień na wozy wieżowe, maszyny drogowe, ciągniki i samochody specjalistyczne oraz na takie urządzenia jak: podbijarki mechaniczne, zakrętaraki, młoty do rozbijania asfaltu i betonu, kosiarki.

6. Wykonawstwo projektów obiektów dla komunikacji miejskiej.

Stwierdzono, że dotychczas budowane obiekty, już w dniu oddawania ich do użytku są przestarzałe, nie posiadają rezerwy na przyrost taboru lub wymiany na inny typ. Stanowiska naprawcze i przeglądowe powinny być projektowane i wykonywane zgodnie z potrzebami występującymi aktualnie oraz przewidywanymi w przyszłości, uwzględniającymi zakup taboru nowego.

7. Negatywne skutki realizacji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1983 r. w sprawie obowiązkowego pośrednictwa pracy na niektórych terenach oraz obowiązku zatrudniania na całym terytorium kraju określonych kategorii osób ze względów społecznych (Dz. U. Nr 48 poz. 215).

Uczestnicy Konferencji jednogłośnie negatywnie ocenili stosowany aktualnie nakazowy system naboru nowych pracowników do zakładów i przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Osoby kierowane do pracy w trybie obowiązkowego pośrednictwa pracy, bardzo często wywodzą się z tzw. marginesu społecznego, oddziałują demoralizująco i demobilizująco na załogi, szczególnie młode.

*

Dalej następuje 7 wniosków, które dokładnie przystają do zacytowanych powyżej problemów — są ich kondensacją, postulatywnym ujęciem potrzeb zaadresowanych do kompetentnych władz.

Zwracamy jeszcze uwagę, iż w punkcie 1. „Notatki” mówi się o uchwale w sprawie opracowania raportu dotyczącego warunków pracy i stanu bhp w przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Otóż raport takowy został opracowany i przesłany do naszego ministerstwa. Trudno na naszych szczupłych łamach publikować dokument składający się z 14 naszpikowanych szczegółami części, obiecujemy jednak, że z warte w nim spostrzeżenia, zwłaszcza te, które znajdują potwierdzenie „na naszym podwórku”, będą tematem niejednej publikacji w „Sygnałach”. (z)

List motorniczego, nr służbowy 1693, na temat zachowania się w tramwajach niektórych pasażerów, równocześnie pracowników MPK, stał się dla mnie inspiracją do napisania tego artykułu. List ten zaczyna się od słowa „kultura”... Autor listu podaje własną definicję zachowania kulturalnego, które winno być zgodne z powszechnie przyjętymi zasadami dobrego wychowania, a więc: uprzejmość, szacunek, a także okazanie wdzieczności, wyrozumiałości itp. Szukając w pamięci przykładów z jednej i z drugiej, jak to napisał, strony, to jest motorniczek i pasażerów, znajduje takie oto przykłady...

„25 września, linia 1—06, około godziny 22, przystanek w Czyżynach. Wszyscy wsiadli, dzwonek, zamykam drzwi. Ruszam. Spoglądam jednak, że do tramwaju biegnie jakiś mężczyzna wymachując teczką. Zatrzymuję się, otwieram drzwi. W czasie jazdy podchodzi do mnie ten spóźniony z „podziękowaniami”. Szarpie mocno za drzwi kabiny i krzyczy w mocno zatłoczonym tramwaju... „Chamy, skurwysyny, ja was urządzę!”. Był w stanie wyraźnie wskazującym na upojenie alkoholowe. Zataczał się, wyrwając w końcu na schodach. Chodziło mu o przytrzaśnięcie drzwiami jego teczki. Przez resztę trasy aż do Mistrzejowic, sypał pod moim adresem wiązaną wulgarnych wyzwisk. Pokazuje bilet wolnej jazdy z niebieskim paskiem. Twierdził wszem i wobec, że jest pracownikiem MPK i zaszkodzi mi. Na ostatnim przystanku podchodzi do mnie pasażerowie. Podają się za świadków. Jedna z pasażerek podaje adres sklepu — Rynek Główny 13, w razie czego poświadczy... Kiedy wszyscy wysiedli, grożąc mi nadal pasażerowie, pracownika MPK, wyrzucam z tramwaju siłą. Koniec. Nerwy uspokojałam papierosem”.

„26 września br., linia 10—06, około godziny 21.00. Skrzyżowanie Lubicz — Rakowicka. Tramwaj jedzie w kierunku Ronda. Zatrzymałam się jako drugi na przystanku podwójnym za linią 12. Tu podobnie. Wszyscy wsiadli, dzwonek, 12 odjechała. Zamykam drzwi, wjeżdżam na zwrótnicę. Mam czerwone światło. Ponownie otwieram drzwi. Przed-

Kim ja to nie jestem

nimi drzwiami wchodzi mężczyzna z dzieckiem i do mnie z grubej rury krzyczy w zatłoczonym tramwaju... „Nie widziałeś chamy, że biegnę?”. Nie — odpowiadam — ale przecież pan wsiadł, o co chodzi? Prawdopodobnie biegł gdzieś chodnikiem, bo na jezdni go nie widziałem. Ten dalej wrzeszczy... „Tak? — źle trafiłeś sukinsynu, i zwraca się do pasażerów — w tym miesiącu ten motorowy pracuje za darmo! Ja mu to załatwię. I znowu wiązanka typowej łaciny pod moim adresem. Pokazuje mi pasażerom bilet wolnej jazdy z niebieskim paskiem. „Głównie mnie obchodzi twój bilet” — krzyczy już mocno zdenerwowany. Ten dalej afizkuje się wobec pasażerów, że niby jest wysoko postawiony w hierarchii MPK. Pasażerowie kupą wsiadli na niego. Krzyczą, że jest podchmielony, żeby jechał takową albo piechotę, że napiszą do MPK, że utrudnia motorowemu jazdę i zagraża bezpieczeństwu. Znowu pasażerowie są po mojej stronie, wytykają bezzasadne pretensje pasażera. Szkoda tylko, że rozstrzygali konflikt między motorowym a pracownikiem MPK”.

Dalej następuje w liście komentarz... „Żalotne to i bardzo smutne. Byłoby to jeszcze bardziej żalotne, gdybym zatrzymał tramwaj i usunął niesfornego pasażera, być może doszłoby do rękoczynów. Motorowy kontra pracownik MPK — to by było widowisko!”

To wódka, w obu przypadkach — chociaż daleka jestem od usprawiedliwiania — uczyniła z tych ludzi chwilowych bohaterów. Wyzwoliła chamsstwo, podnosząc ich pozycję zawodową czy społeczną. „Kim ja to nie jestem” i „ja mu pokażę” to stare powiedzenia, dawno już niemodne i bardzo ośmieszające tych, którzy je wypowiadają. A są to z reguły ludzie niewiele znaczący w hierarchii zawodowej czy społecznej. Człowiek o wysokiej osobistej kulturze jest spokojny, cichy, pozbawiony chamskiego tupetu i jeśli dochodzi w życiu do pewnej pozycji zawodowej czy społecznej, na pewno nie będzie tego byle gdzie i przed każdym manifestował. Opisane w liście przez motorniczego przykłady są żalotnymi przykładami, że jeszcze... „tacy wielcy”, co to mogą innym „zaszkodzić” u nas się zdarzają i to w MPK.

(M.B.)



**CENTRUM
BADANIA
OPINII
SPOŁECZNEJ**

ul. Żurawia 4a
skr. pt. 24
00-955 WARSZAWA
DZIAŁ LISTÓW
TELEFON DYŻURNY
21 34 34

NAPISZ LUB ZADZWOŃ:

- jeśli wiesz, że trzeba inaczej, że można lepiej, a trudno Ci się z tym przebić,
- zanim machniesz ręką na wszystko, zanim staniesz z boku,
- NAPISZ LUB ZADZWOŃ PODOBNO JAK INNI.
- Twoja opinia przestanie być jednostkowa. To ważne dla Ciebie i innych!
- Aby coś zmiana, trzeba to nazwać, zebrać, ocenić. I taki jest nasz cel.

Służby „sipowsko-behappowskie” z myślą o zimie

Przedstawiciele zakładowych komórek inspekcji pracy i bhp z południowych przedsiębiorstw komunikacyjnych spotkali się w dniach 24 i 25 września w Tarnowie w celu omówienia wypadków zaistniałych w I półroczu br., niemniej wiele uwagi poświęcono przygotowaniu zakładów komunikacji miejskiej do okresu zimowego, zarówno jeśli idzie o obiekty, jak też pod względem socjalnym. Na naradzie tej ustalono, iż MPK Tarnów, Nowy Sącz, Przemyśl, Rzeszów oraz ZAW i ZAB z MPK Kraków przystąpią do konkursu o tytuł najlepszej zajezdni. Działania konkursowe rozpoczyna się od wiosny przyszłego roku, choć regulamin konkursu zostanie opracowany już w listopadzie br. Do opracowania projektu tegoż regulaminu przystąpiła nasza ZSIP z przekonaniem, że właśnie on zostanie zaakceptowany, a przynajmniej jego podstawowy szkielet.

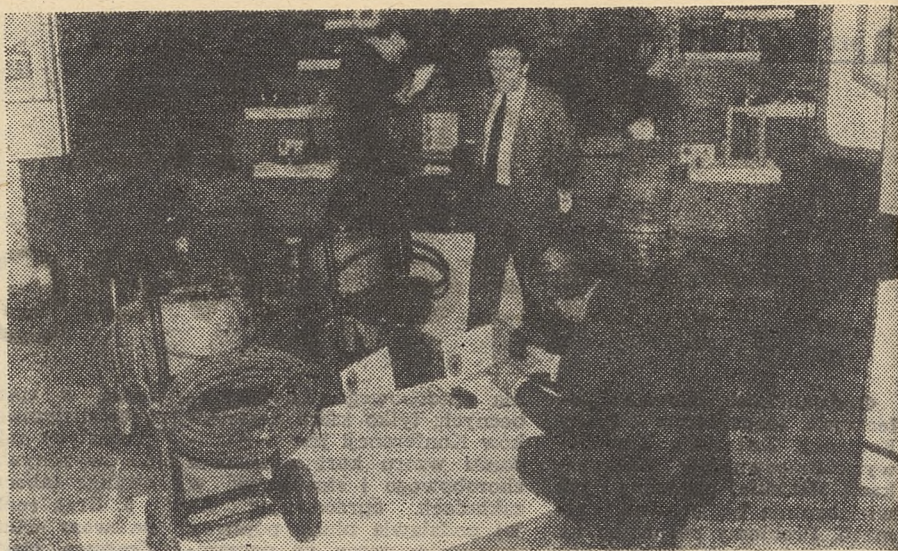
Gościliśmy SIP-owców z Poznania

Delegacja Społecznej Inspekcji Pracy oraz kadry technicznej z MPK Poznań gościła w naszym przedsiębiorstwie w dniach 26—29 września. Oprócz zwiedzania ZAW, ZTP, ZNT, ZTH i ZAB goście wzięli udział w spotkaniu, jakie miało miejsce w Osiedlach. Szczególne zainteresowanie wykazywali dla problemów związanych z funkcjonowaniem trakcji autobusowej, niemniej zapewniali o pozytywnym wrażeniu ogólnym, które wynieśli z całego pobytu.

Okolicznościowe wystawy, zorganizowane przez gospodarza Zjazdu, MPK Kraków były efektem wielomiesięcznego trudu zespołu, pod kierownictwem inż. Jana Sokołowskiego. Wystawa obrazująca postęp techniczny w komunikacji miejskiej w Polsce, zorganizowana w pomieszczeniach Nowohuckiego Centrum Kultury, prezentowała ciekawe projekty wynalazcze, zgłaszane w ostatnich latach przez pracowników przedsiębiorstw komunikacyjnych z całego kraju. Przy każdym z wyłożonych eksponatów, zgrupowanych w dwóch podstawowych działach — trakcji tramwajowej i autobusowej, znajdowały się karty informacyjne z opisami technicznymi projektów. Wydane w specjalnym katalogu, dostępne były dla wszystkich, którzy ją zwiedzali. Osobny dział wystawy, to dokumenty obrazujące współpracę MPK z Politechniką Krakowską, opracowania Instytutu Kształtowania Środowiska dotyczące miejskiej komunikacji oraz prace magisterskie studentów uczelni technicznych — pracowników MPK. Piękne zdjęcia, przygotowane na Zjazd, pokazujące pracę załogi MPK, wykonane zostały przez pracownika Politechniki Krakowskiej Jana Zycha. Zwiedzający dłużej zatrzymywali się przy pracach końcowych uczniów przyzakładowych szkół zawodowych przedsiębiorstw miejskiej komunikacji z Krakowa, Warszawy, Katowic, Gdańska i Lublina. Szczegółne zainteresowanie wzbudzały eksponaty Zespołu Szkół Samochodowych MPK z Lublina, obchodzącego 20-lecie dydaktycznej działalności. Na wystawie dostarczono kilka ciekawych eksponatów, między innymi model pneumatycznego układu hamulcowego i przekroju silnika SW-400, kartingu KP-5 i odpowiedniego wyposażenia zawodnika. Na wystawie znalazły się również wydawnictwa z konferencji naukowo-technicznych organizowanych przy współudziale MPK. Eksponaty, planse, wykresy, fotografie i szczegółowa o tym wszystkim informacja, a dla tych, co zainteresowali się kupnem pro-

jektu, do dyspozycji pozostawał rzecznik patentowy. Również była możliwość uczestniczenia w konkursie na najlepszy projekt racjonalizatorski.

Teren ZTH stał się miejscem ekspozycji pojazdów szynowych, samochodowych, specjalnych lub zmodernizowanych — wykonanych i eksploatowanych w MPK Kraków. Również wielogabarytowych urządzeń sieciowych i torowych. Zwiedzający tę wystawę przechodzili przed stojącymi w równym rzędzie autobusami. Pierwszy od lewej, to Jelcz M11 na podwoziu Ikarusa. Jest wozem zewnętrznym podobnym do PR 110 krótszym jednak o 1 m. Następny eksponat wystawy to Jelcz PR 110, wszystkim dobrze znany. Kolejny to Autosan H10 — 1105 Sanockiej Fabryki Autobusów. Ten typ wozu przeznaczony jest do komunikacji podmiejskiej. Posiada 42 miejsca siedzące i 48 stojących. Autosan H 10-30 eksploatowany jest w Sanoku, jeździ po terenie górystym i podobno doskonale zdaje egzamin (zabiera 90 osób i ma już 70 tys. przebiegu). Mały autobus miejski Autosan H6. Posiada 31 miejsc, w tym 17



MPK do różnych funkcji. Samochód socjalny „Barobus” z podnośnikiem typu HDS, pogotowie techniczne autobusowe

munikacji miejskiej w Krakowie, czynna w świetlicy ZTH, obrazowała historię, teraźniejszość i przyszłość w tym zakresie. Plon zmudnych, kilkumiesięcznych poszukiwań na tę wystawę starych zdjęć i dokumentów stworzył wyjątkowo ciekawą ekspozycję. Autorzy jej mgr inż. Janusz Kucharski i inż. Jan Kuźmieć skupili się na dwóch wątkach — historycznym i technicznym, dlatego też całość, mimo nagromadzonego eksponatów, jest czytelna i przejrzysta. Bardzo stare zdjęcia (często fotokopie) „zdobyte” z rodzinnych albumów, wypożyczone z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, jakie znajduje się przy Muzeum Techniki w Warszawie, a na nich najstarsze typy tramwajów — omnibus konny, początki komunikacji autobusowej w naszym mieście, linii tramwajowych biegnących jeszcze po ulicach centrum Krakowa i mostach, które dawno już nie istnieją. Okres okupacji i artykuł o przedsiębiorstwie w „Kraukauer Zeitung”, a tuż obok pierwsza jednodniówka MPK. Stare bilety, legitymacje służbowe, karty pasażerskie, deklaracje dla motorniczek po kursie, przepisy dla kontrolerów ręcznie pisane. Sprzed wielu lat projekty budowy linii tramwajowych i pierwszego zbiornika na benzynę przy ulicy Wawrzyńca. Obok kącika „Ocalić od zapomnienia”, planse — przyszłość komunikacji w mieście.

Wystawa — okres krótki. Jakli los czeka te, z trudem zebrane, bezcenne pamiątki? Gdzie znajdą swoje stałe miejsce? Czy w wypełnionych po brzegi szufladach biurka, albo na półkach szaf? Czy nie powinno znaleźć się dla nich odpowiedniejsze miejsce, na stałą historyczną ekspozycję, która udostępniłaby nie tylko kilkusetletniej załodze przedsiębiorstwa, ale również tak często odwiedzającym MPK gościom z kraju i zagranicy.

MARIA BUBACZEWSKA

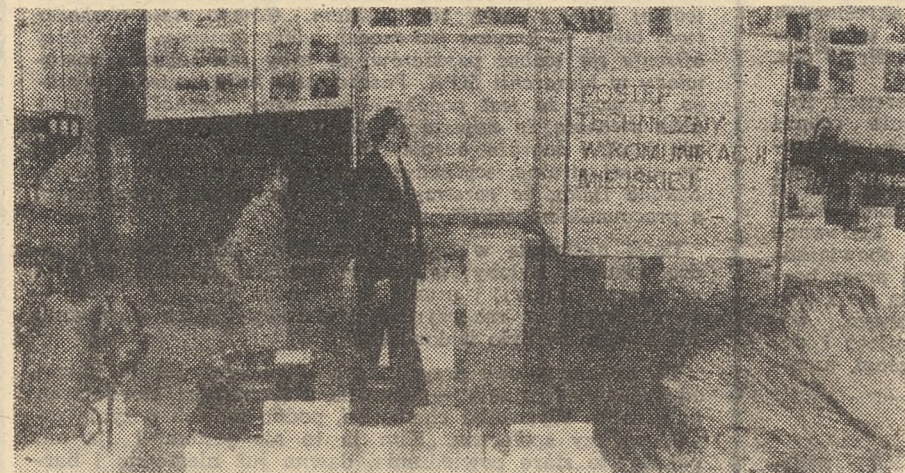
Co dalej z eksponatami?

Wystawy — mgnienie naszej historii

sledzących i wysokoprężny silnik. Doskonali byłby do obsługi linii nocnych. Ostatni z prezentowanych autobusów jest o napędzie dwupaliwowym — na olej napędowy albo na gaz ziemny. Pozwala zaoszczędzić 60—85 procent paliwa ciekłego. Autobus ten, to efekt współpracy MPK Kraków z WSK Mielec, Politechniką Krakowską i Zakładem Gazowniczym w Krakowie. Dalsze ekspozycje, to wozy przystosowane w

na Ikarusie, poprzecznie wykonywane na Jelczy. Przy ekspozycji wozów tramwajowych, uwagę zwraca wagon techniczno-sieciowy, zwany popularnie „Guciem”, zbudowany w ZNT. Jego zaletą jest możliwość wjeżdżania na te odcinki torów, gdzie nie da się wjechać wozem wieżowym na podwoziu Stara. Służy do konserwacji i naprawy sieci tramwajowej. Zbudowany jest na bazie wagonu typu N. Odsnieżarka o równie miłej nazwie „Ciaptus I”, wykonana również w ZNT na bazie wygonu N, służy do odsnieżania torowisk. Nowością jest szcztka zamontowana pod wagonem, co poprawiło odsnieżanie. Na wystawie znalazł się również wagon tyristorowy — doświadczalny, na bazie wagonu 105 N. Przeszedł już próbny okres eksploatacyjny. Cechuje go znaczna oszczędność energii elektrycznej. Był jeszcze wagon 102 N, z przerobionym stanowiskiem motorniczego — wygodnym, miękkim fotelem i nie jednym, a dwoma reflektorami oraz wagon 102 N przebudowany na przyczepę, w którym nie ma stanowiska motorniczego, a więc tym samym jest więcej miejsca dla pasażerów. Pokazano również skład wagonów 3 X 105 Na, z wycieraczką szyby bocznej, poprawiającą motorniczemu widoczność.

Wystawa przedstawiająca rozwój ko-



Z przymrużeniem oka

● Datę otwarcia jubileuszowego Zjazdu poprzedziły wielomiesięczne przygotowania. To, że wszystko grało jak w zegarku, było efektem wysiłku kilkudziesięciu osób. Nie sposób jednak było uniknąć „sytuacji” nieprzewidzianych w czasie przygotowań i w trakcie samego trwania obrad. Oto jak je „interpretowali” zainteresowani i sami uczestnicy.

● W ostatnich przedjazdowych dniach trwała swoista licytacja, kto i jak dużo ma pracy. Byli i tacy, których czas na opowiadanie, co mają robić, był dłuższy od tego, co

robili. Była też licytacja, kto ile nocy nie przespał. Podobno wszystkie nocy i to spokojnie przespał szef wystaw. Te podobały się i zdaniem uczestników były bardzo dobre; miał nawet dwie pary nożyczek do przecięcia wstęgi, gdyby ta okazała się trwalsza niż stal.

● Obok wystawy prototypów autobusów był tor wydzielony w ZTH na wystawę taboru tramwajowego będącego aktualnie w użyciu. Być może, motorniczym spodobały się te czystutkie wozy i zapragnęli nimi jeździć. Na szczęście rozgrabienie ekspozycji

natów zauważono dość wcześnie i amatorów czystego taboru zawrócono z bramy zakładu w ZTH.

● Podczas wycieczki tramwajowej kierownik wycieczki zaprosił kilku uczestników na herbatkę do pani Joli. Herbatka była tak dobra, że przez nieopatrność kilka osób pozostało w zajezdni. Nie wiem, czy atrakcyjność wystawy, czy też owe herbatki powodowały, że niektórzy zwiedzali wystawę parę razy.

● Niektórzy szefowie organizacyjni ponoć byli niezadowoleni, iż podjeżdżali po nich nyski. Woleli podróżować polonezami.

● Nocne wycieczki po Krakowie miały o wiele więcej chętnych niż było miejsc. W efekcie za omnibusem konnym musiał jechać Nadzór Ruchu i asekurować na zakrętach. Dobrze, że konie nie były pijane.

● Większości podobała się opera zafundowana uczestnikom przez organizatorów. Ciekawe, że największą jej chwałę nie mogli, czy też nie chcieli opowiedzieć libretta.

● W pewnym momencie kelnerki obsługujące spotkanie towarzyskie musiały zaprzestać obsługi, gdyż porwane zostały do tańca.

● Znaczna część uczestników zjazdu jakby nie wierząc w szybkie wdrożenie uchwał zjazdowych postanowi-



ła nie czekać, lecz mieć jasność od ręki. Jak inaczej wytłumaczyć bowiem wykupienie w stoisku „Ruchu” wszystkich kart do wrócenia?

● Swoją przygodę mieli także konstruktorzy autobusu napędzanego na gaz. By przekonać się, że „to” jeździ, wybrali się na przejażdżkę za miasto. Ubezpieczani byli przez... Pogotowie Gazowe. Gaz nie wybuchł, autobus nawet jechał, ale do czasu, gdy wysiadł... pasek klinowy. Do otwarcia wystawy pozostały już tylko godziny, a zepsuty autobus znajdował się paręnaście kilometrów od Krakowa. No cóż, jak przystało na prawdziwych konstruktorów,

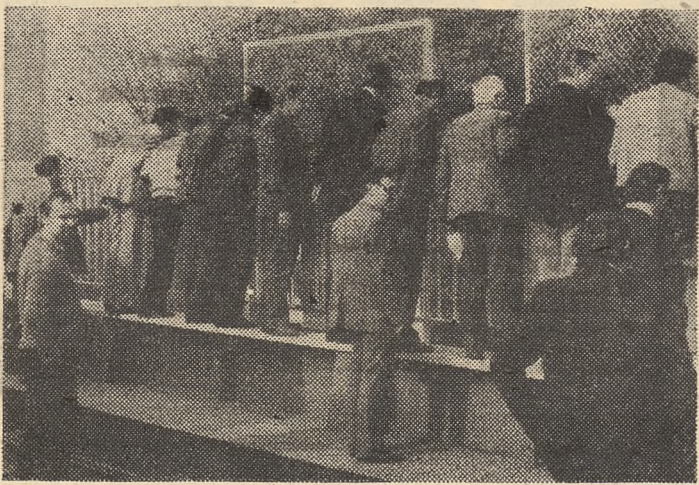
poradzili sobie i z paskiem klinowym. Autobus na wystawę zdążył.

● W kularach Zjazdu zastanawiano się, kto będzie „kandydatem na samobójcę” i odważy się na zorganizowanie zjazdu jako następnego po Krakowie. Ponoć nie tylko nie można lepiej, ale i dorównać ciężko będzie.

● Niektórzy organizatorzy orzekli, iż już na przygotowania ewentualnych następnych zjazdów namówić się nie da, bo nawet ich domowe psy podejrzenie reagowały, gdy przypadkiem znaleźli się w domu.

Zebrała: F.S.

Zdj. ST. MARKIEWICZ



Dzień Działkowca

Po raz pierwszy od powstania POD „Tramwajarz”, przy ul. Księcia Józefa obchodzone uroczyste Dzień Działkowca. Spotkanie odbyło się na terenie ogrodu 6 bm., a kapryśna tegoroczna pogoda uśmiechnęła się słońcem na ten dzień do działkowców oraz zaproszonych przez nich gości.

W serdecznych słowach powitał wszystkich prezes Stanisław Szymański. Spotkanie rozpoczęło się zwiedzaniem ogrodu, który w jesiennych kolorach kwiatów, liści drzew i krzewów, wyglądał pięknie. Przygotowana przez działkowców wystawa plonów zachwycała pięknymi okazami warzyw, owoców i kwiatów. Kompozycyjne zestawy owoców i warzyw konkurowały z bukietami kwiatów. W zestawie jarzyn przygotowanych przez panią Wiśniewską czerwienili się późne truskawki i bieleły wyhodowane również na działce pieczarki. U państwa Kubińskich pyszniły się piękne pomidory. Pomysłowi gospodarze działki jakby przewidzieli, że lato będzie chłodne i mało słoneczne, pomyśleli więc o tunelu z folii. W zestawie warzyw państwa Borowskich znalazła się pięknie dojrziała papryka, u państwa Nowaczek czołowe miejsce zajęła kapusta-olbrzym, a u państwa Mikulskich mało znane warzywo o nazwie perkinson. Nawet ciemne i słodkie winogrona były na wystawie obok innych dorodnych okazów owoców wyhodowanych na działkach.

Ogłoszono wyniki I konkursu — „Na najlepiej zagospodarowaną działkę”. „Dyplomy Polskiego Związku Działkowców za wyróżniające zagospodarowanie działki i prowadzenie upraw w 1984 r.” przyznano: Ryszardowi Nowaczkiemu, Józefowi Żakowi, Zdzisławowi Mazurkowi, Stanisławowi Mikulskiemu i Januszowi Rzymkowi.

Zapłonęło wcześniej przygotowane ognisko. Pieczona w ogniu kiełbasa, do której była musztarda, chleb, a nawet herbata, smakowała wszystkim wybornie. Wspólne rozmowy i zabawa przy dobrej muzyce (aparaturę nagłaśniającą jak również oświetlenie terenu wokół ogniska przygotował Janusz Proskurnicki) wypełniły resztę wieczoru. Kolorowe zdjęcia z aparatu J. Proskurnickiego będą miłą pamiątką na kartach kroniki ogrodu.

(M.B.)

Kronika ZSMP

Zakończyły się zebrania sprawozdawczo-wyborcze we wszystkich zakładowych kołach ZSMP. Zebrania miały charakter uroczyste, uczestniczyli w nich kierownicy zakładów, sekretarze POP i przedstawiciele innych organizacji społecznych. W zebraniach w ZTX, ZAB i ZNR uczestniczyli przedstawiciele władz Zarządu Krawskiego i Dzielnicowego ZSMP. Zostały wręczone odznaki młodzieżowe, dyplomy i nagrody rzeczowe oraz legitymacje członkowskie nowo przyjętym. W ocenie Prezydium ZZ ZSMP najlepiej przygotowano zebrania kół w ZTP, ZSP, ZTX, ZNR i ZAW.

19 października odbędzie się IV Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza ZSMP w MPK.

Nałogowcy w „113”

7 października, godzina 20.10, mży deszcz. Na przystanku przy Dworcu Wschodnim stoi grupa pasażerów oczekujących na „113”. Zajeżdża nr boczny 11440, lecz staje w pewnej od przystanku odległości i... zabiera się za kanapki. Ludzi to denerwuje, lecz są bezsilni. Czy czeka ich taka przyjemność do 20.26 — o której to godzinie ma nastąpić planowy odjazd? Nie. Pan kierowca skrócił czas oczekiwania — o 20.15 podjechał. Zabrał stojących i nie czekając na „spóźnialskich” odjechał. Ci, którzy trochę zmokli, i ci, którzy nie zdążyli — serdecznie dziękują. My jednak poprosimy o reakcję, bo nie pierwszy to przypadek.

(1)

Doszlśmy kiedyś do wniosku, że bardzo mało wiemy o historii i dniu dzisiejszym zagranych miast, w których pracują nasi przyjaciele z bratnich przedsiębiorstw związanym z naszą firmą umowami o współpracy. Oczywiście zawsze na bieżąco informujemy o przebiegu roboczych kontaktów, ale tak szersza prezentacja wydaje się nam konieczna.

Omówiliśmy już prawie tysiąc lat dziejów Wielkiego Tyrnowa, jego wstępu jako stolicy II państwa bułgarskiego, rozkwitu kultury, a teraz mówimy o tym, jak Bułgarzy wybili się na niepodległość po stuleciach tureckiej niewoli. Odrodzenie bułgarskie rozpoczęło od niepodległości słowa i ducha, o czym świadczyły przypominane przez nas ostatnio dzieje tyrnowskiej citalizacji — czytelnik ludowej. Dziś zobaczymy, jak słowo obraca się najpierw w piękne narodowe formy architektoniczne, potem zaś w czyn niepodległościowy. Przypominamy też tyrnowskie tradycje walk o niezawisłość społeczną.

*

Po zakonnych i świeckich działaczach kultury ruszyli do boju o bułgarskie Odrodzenie architekci, nawiązując do tradycji narodowych. Najwybitniejszy z nich, Mikołaj Ficzew, znany bardziej pod pseudonimem Koljo Ficzewo (1800—

—1881 r.), związał się właśnie z Tyrnowem i jego okolicami. Mimo braku wykształcenia był bardzo utalentowanym architektem. Dzięki olbrzymiemu doświadczeniu i wrodzonej intuicji był doskonałym technikiem-konstrukтором o niewyčerpanej twórczej fantazji. Każde jego dzieło odznacza się niepowtarzalnymi, oryginalnymi cechami, bogactwem środków. Nie naśladował form architektury europejskiej, lecz

Ficzew, Botew, Iwajło, Blagow — rzecz o niepodległości

Wielkie Tyrnowo (1)

przetwarzał je na własne, nawiązując do budownictwa ludowego np. formami falistego frontonu (tzw. „kobilica”) czy oryginalnymi kształtami gzymsów i wykuszów. Budował wszystko — cerkwie, meczety, domy mieszkalne, mosty, a nawet wodociągi. Był miejskim architektem okręgu tyrnowskiego i właściwie zrealizował w owym czasie wszystkie najważniejsze budowle. Z jego pięciu cerkwi największy zachwyt wzbudza ta pod wezwaniem Sw. Konstantyna i Heleny, zbudowana na skalnym stopniu nad Jantrą. Trzynawowa, odznacza się lekkością i pięknym wystrojem wnętrza. Również

Trudno zaprzeczyć temu, że organizowanie konkursów bhp-owskich w zakładach MPK ma decydujący wpływ na poprawę warunków pracy. Przypominamy, że odbywają się one dwa razy do roku — na wiosnę i w jesieni.

Niezapowiedziane przeglądy do konkursu „Jesień — 84” rozpoczęły się już w lipcu i sierpniu. We wrześniu, w dniach 24 — dla zakładów eksploatacyjnych i 26 — dla zakładów zaplecza technicznego, komisja z udziałem kierowników poszczególnych jednostek organizacyjnych i oddziało-

ZTH i ZNT — laureatami

Konkurs bhp

„Jesień — 84”

wych społecznych inspektorów pracy, dokonała ostatecznego podsumowania wyników. Dodać należy, że na ogólną ocenę miała również wpływ realizacja zaleceń służb bhp i społecznej inspekcji pracy.

A wyniki konkursu sprawiły zarówno komisji, jak samym zainteresowanym niespodzianki. Jakże bowiem inaczej nazwać zajęcie ostatniego miejsca przez ZBL, który w konkursie „Wiosna — 84” zdobył pierwsze miejsce i puchar przechodni?

W grupie zakładów eksploatacyjnych kolejne miejsca przyznano: ZTH, ZTP, ZAW, ZTX, ZAB, ZAC i ZAP. W grupie zakładów zaplecza technicznego: ZNT, ZNA, ZTS, ZSP, ZTO, ZZZ i ZBL. Wręczenie dyplomów uznania dla zakładów, które zajęły od I do III miejsca, nastąpiło 26 września br., podczas narady kadry kierowniczej przedsiębiorstwa. Zakłady, które uplasowały się na pierwszych trzech miejscach, otrzymały również nagrody pieniężne w wysokości — 20, 15 i 10 tysięcy złotych, z przeznaczeniem dla pracowników, którzy szczególnie wyróżnili się w przygotowaniu zakładów do konkursu.

Sumując, wysiłek zarówno załóg jak i kierownictw poszczególnych zakładów w przygotowaniu do konkursu był bardzo duży, mimo to wypowiedziano się jednogłośnie za kontynuowaniem go w latach następnych.

(M.B.)

Nasza akcja: szukamy 15 par spodenek gimnastycznych

Kto na czym „oszczędza”

Od lat nasze przedsiębiorstwo posiada własny klub sportowy ZKS „Tramwaj”. Przechodził on różne koleje losu, różne też na przestrzeni czasu osiągał wyniki i miejsca w swojej grupie. Różnie też traktowani byli zawodnicy. Raz, wzorem nie najlepiej zresztą chyba ustawionego naszego piłkarstwa, byli pracownikami tylko z nazwy, innym razem byli tylko częściowo zwalniani czy też delegowani na treningi i rozgrywki. Nie mam zamiaru szczegółowo rozstrząsać tego problemu, bo tak naprawdę nie o klub chodzi. Skoro ma być, to musi kosztować i na to nie ma rady. Co jednak ma zrobić zwykły nie zrzeczony pracownik, który miast wypić piwo pod budką, chciałby tak od czasu do czasu pobiegać za piłką? Okazuje się, że niewiele. Bo, po pierwsze, gdzie ma to robić, jeżeli nawet zbierze się drużyna? W pobliżu bloków niemożliwe, bo konkurencja dla dzieciaków, a gdzie indziej miejsca nie ma bądź nie wolno. Przypnie trzeba, że o wiele łatwiej piwo czy wódkę wypić, bo to i drużyny nie trzeba, i pijących nikt nie przegoni.

Przy Wojewódzkiej Radzie Sportu i Turystyki istnieje „Ogniwo”, które posiada ligę piłki nożnej. W „Ogniwie” zarejestrowana jest też drużyna piłkarska z MPK. Nie ma tam ścisłego uczestnictwa, obowiązujących treningów i wszystkiego tego, co towarzyszy „wyczynowi”. Po prostu można iść i pokopać sobie w piłkę. By to latanie miało jakiś taki, oprócz kondycji, sens, organizowane są rozgrywki i turnieje. Wpisowe wynosi 3 tys. zł w całym sezonie. Ponieważ MPK w „Ogniwie” miało swoją reprezentację, a ta dobrze się sprawowała w turniejach, drużyna miała wyjechać do Kiele na zawody strefowe. Tutaj niejako zwycięstwa ZKS „Tramwaj” policzone zostały na rzecz tejże drużyny i w „Ogniwie” zdecydowano, że bez konieczności grania i wygrania w Kielcach nasza reprezentacja jedzie na rozgrywki krajowe do Koszalina. „Ogniwo” pokrywało koszty zakwaterowania i noclegów. Był problem ewentualnego oddelegowania i przewozu zawodników do Koszalina.

Turniej był organizowany jako „popularyzacja jednej z form czynnego wypoczynku w środowiskach pracowniczych oraz wdrażanie tych środowisk do systematycznego uprawiania kultury fizycznej i sportu”. Trzeba przypnieć, że to nawet chwyciło. Drużyna była kompletowana rokrocznie, nawet wygrywała, wyjeżdżała na turnieje. Jedyną nagrodą za grę były właśnie wyjazdy na turnieje, dyplomy i puchary. A więc aż dziw bierze, że był to czysty sport. Był, bo wszystko wskazuje na to, że już nie będzie.

Po uzyskaniu zgody na wyjazd do Koszalina organizatorzy zarówno drużyny, jak i wyjazdów (społeczni) zwrócili się z pismem do dyrektora o transport i oddelegowanie na 3 dni. Pismo zostało w sekretariacie, zainteresowany poszedł na urlop, a po powrocie dowiedział się, że organizator został zawiadomiony teleksiem, iż MPK reprezentacji nie wysyła. Wszystko to odbyło się oczywiście bez wiedzy zarówno organizatorów wyjazdu, jak i samych zawodników, którzy do końca przekonani byli, że zagra wszystko i oni też grać będą mogli. Stało się inaczej. Dlaczego? Czyżby „Tramwaj” tak satysfakcjonował możliwością „wygrania” się pracowników, że wszystko to było zbyt cenne? Chyba raczej nie, bo „Tramwaj” posiada własne boisko sportowe, ale drużyna z „Ogniwa” grać na nim nie mogła. Na rozgrywki trzeba było opłacać boisko w „Armaturze”. Jeżeli nie mogła grać jako taka zorganizowana grupa, to czy mogliby inni pracownicy, gdyby zbrali się i chcieli pograć? Nie wspomnę już, że MPK-owska drużyna z „Ogniwa” nie stać na spodenki i koszulki, a przecież takowe kupowane są dla klubu. Dobrze, że usiłujemy być oszczędni. Czy zawsze jednak oszczędności szukane są tam, gdzie potrzeba i jak to się ma do sprawozdań, czy deklaracji o rozwoju masowej kultury fizycznej? Chyba, że u nas nawet takich sprawozdań nie ma, nie wzmowi mi też nikt, że wszystko „załatwi” ZKS „Tramwaj”. Stać nas na klub, a nie stać na 15 par spodenek dla kultury masowej? Mimo wszystko jednak zawiedzionych zawodników i organizatorów nie namawiałabym na zmianę upodobań. Czy sami się jednak do kultury fizycznej i masowej nie zniechęca? Swoją drogą, chciałabym, by zawodnicy mogli się z naszej gazety dowiedzieć, dlaczego tak się stało.

F. SERWIN

Rakowski „bułgarski Garibaldi”. Po jego śmierci pałeczkę przejmują nowe radykalne pokolenie, któremu przewodzą Wasyl Iwanow Lewski przy pomocy Lubena Karawelowa, Stefana Stambolowa, Hilariona Dragostinowa, Georgi Benkowskiego oraz wielkiego poety — Christo Botewa, o którym jeszcze szerzej będzie mowa. Lewskiego pochwycili i powiesili Turcy w 1873 r. Pozostali, teraz pod wodzą Botewa wy-

Tak więc i dla Tyrnowa wolność nadeszła dopiero w 1877 r. 10 lutego 1879 r. w Tyrnowie zebrało się Zgromadzenie Ustawodawcze, które proklamało uroczyste utworzenie Księstwa Bułgarskiego, uchwaliło konstytucję i... przeniosło stolicę do Sofii.

Tradycjom walki narodowo-wyzwoleńczej towarzyszyły w Tyrnowie tradycje walki o wyzwolenie społeczne. Tu pod koniec XIII w. niezwykła postać w historii — prosty rolnik Iwajło wzniesił jedno z pierwszych w Europie powstań antyfeudalnych. Ten zasiadający od 1227 r. na tyrnowskim tronie, zdolny przywódca przez kilka lat dzielnie odparł, podejmowane w interesie rodziwej arystokracji, interwencje obcych — bizantyjskich i tatarskich wojsk. I choć Iwajło uległ w końcu bojarzom intrygom i zdradom, to pozostał na zawsze w pamięci ludu, w jego pieśniach i legendach. Dziś patrzy na ukocone miasto ze swojego pomnika, ufundowanego przez wdzięcznych prawników na Świętej Górze.

Tu sześć wieków później Dymitr Blagowez zakładał z towarzyszami Bułgarską Robotniczą Partię Socjaldemokratyczną, bezpośrednią poprzedniczkę dzisiejszej Bułgarskiej Partii Komunistycznej; stąd wychodziły pierwsze w Bułgarii pisma i wydawnictwa marksistowskie. Ale to już zupełnie inna historia.

(aml)



Więcej kontrolerów!

Czy naprawdę nie ma rady na tych, co jeżdżą bez biletu? Na pętli Selwator do autobusów wsiadają kobiety z koszlami, kwiatami — od razu zajmują siedzące miejsca, nie kasując biletów. Trzymają je w ręce i z tym jednym biletem jeżdżą kilka miesięcy. Wystarczy żeby kontroler wsiadł na pierwszym przystanku od pętli. Tak samo jest w Borku Fałęckim i wszędzie tam, gdzie przebiegają autobusy. To samo jest z młodzieżą. Czy każdy ma miesięczny bilet? Śniem wątpić. Więcej kontrolerów! Emerytów i rencistów nie brakuje. Jak obliczyłem, MPK traci dziennie kilkadziesiąt tysięcy złotych na wszystkich liniach. Nawet na liniach pospiesznych pasażer kasuje bilet za 3 zł lub 1,50. Dobrze byłoby, gdyby na szybie autobusu pospiesznego był napis: za przejazd 10 zł, ulgowe — 5 zł, bo potem ludzie tłumaczą, że nie wiedzieli, iż to autobus pospieszny. Szkoda, że już mam 72 lata i jestem inwalidą I grupy, bo chętnie zgłosiłbym się do kontrolowania biletów.

Jeżdżę i obserwuję. Trzeba naprawdę o tym pomyśleć, aby nie ponosić strat. Nawet w niedzielę, zauważyłem, że ludzie, ba całe rodziny wsiadają i nie kasują biletów. Są pewni, że kontrolerzy mają święta, a tramwaje i autobusy kursują (nie przynosząc dochodu, a szkoda).

(Podpis nieczytelny)

**z ULIC
NASZEGO
MIASTA**

Szczyty bezmyślności

Zadanie przystankowe typu PKS, nie jest tanie. Koszt budowy i ustawienia wynosi bowiem aż 220 tysięcy złotych. Wiata tego typu jest wygodna dla oczekujących na przystanku. Doskonale chroni przed opadami deszczu, śniegu czy nadmiernie grzejącym słońcem. Spełnia swą rolę jeżeli... użytkowana jest na przystankach początkowych względnie na trasie, jeżeli jednak wybudowana została na przystanku końcowym, to pytanie komu ona ma służyć, bo przecież nie pasażerom, którzy nie mają już celu w niej się zatrzymać po wyjściu z wozu.

Trudno w to uwierzyć, ale taką właśnie wiatę wybudowano na końcowych przystankach linii autobusowych „184” i

„194” — Wola Duchacka Zachód. Inwestorem tej wiaty jest Dyrekcja Rozbudowy Miasta Krakowa, a wykonawcą Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane z Nowej Huty. Podobno, jak twierdzą zainteresowani z obu wymienionych instytucji, usytuowanie jej było uzgodnione z MPK. Pytanie tylko z kim? Mimo usilnych starań, mistrz Oddziału Urządzania Tras, Antoni Michel takiego w naszym przedsiębiorstwie nie znalazł. Przeglądając nawet rysunek techniczny projektu, na którym jest wprowadzone adnotacja — uzgodnione z MPK Kraków, brakuje jednak personalnie — z kim?

Powiecie... trudno, stało się, trzeba teraz wiatę przenieść w inne miejsce, gdzie spełniać będzie swą funkcję. Podjąć taką decyzję nie jest trudno, tylko że koszt przedsięwzięcia wynosić będzie bagatelę... 50 tysięcy złotych.

Na czyj koszt wiatę zostanie więc przeniesiona — inwestora, wykonawcy? Bo chyba nie MPK. Będzie to kosztowne zejście ze szczytu bezmyślności.

(M.B.)

— Od kiedy pracuje pan w MPK?
— Od kiedy zagrozili, że mnie zwolnią...

— Postuchałem dobrej rady znajomego i odszedłem z pracy.
— A kim był ten znajomy?
— Moim szefem...

— Proszę mi wymienić ten młotek na inny — zwraca się Malinowski do mistrza.
— Dlaczego?
— Nigdy nie trafiła w to, co trzeba.

Pewien kierowca do kolegi stojącego w drzwiczkach kabiny:
— Józek, coś mi dzisiaj te przechodnie tak latają przed autobusem, że jeszcze kogo przejadę, co robić?
— Najlepiej skreć w lewo i jeźdź na jezdnię...



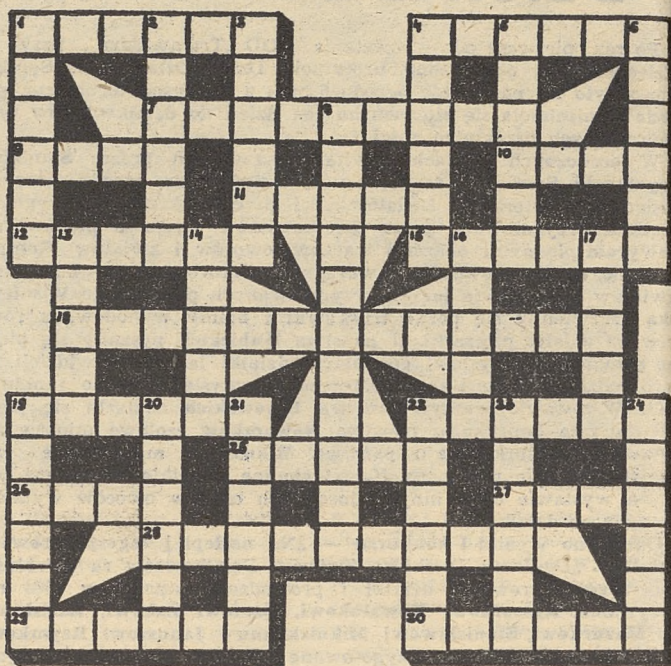
W tramwaju:
— To skandal! Od dziesięciu minut trzyma mnie pan za kolan!
— I co, dopiero teraz przestało się to pani podobać?

W autobusie:
— Obywatelu, w autobusie nie można spać...
— Ja nie śpię, tylko oczy mam zamknięte...
— To już lepiej śpijcie, tylko otwórzcie oczy...

Po powrocie z urlopu spotykają się dwaj koledzy:
— Wyobraź sobie, w naszym zakładowym ośrodku czułem się zupełnie jak w domu!
— A to ci współczuję, czasem na urlopie tak się pechowo trafi...

— Po czym najlepiej rozpoznać angielskie autobusy?
— No, chyba po tym, że jeżdżą lewą stroną...

KRZYŻÓWKA NR



POZIOMO: 1. żołnierz sił zbrojnych ZSRR, 9. morski żarłacz, 10. wojskowe pozdrowienie, 11. prezydent miasta Krakowa, 14. miasto na Podkarpaciu, 16. roślina ozdobna — paciorecznik, 19. bez troski, spokojne życie, 20. egipska złotówka, 21. deska przypięta do nog, 22. ptak z rodziny alk, pojawia się zimą na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, 23. wiosenna czynność rolnika, 24. likier kminkowy, 27. polecenie zabraniające czegoś, 30. stały wiatr morski wiejący ku równikowi, 32. państwo nad Dunajem, 33. władza w przedrewolucyjnej Rosji, 34. kciuk lub serdeczny, 35. miazdząca tętnia

PIONOWO: 1. wprowadzanie religii chrześcijańskiej, 2. twórca węgierskiej opery narodowej (1810—93), 3. dźwieg, 4. rękojeść, trzonek, 5. miejsce klęski wojsk napoleońskich w 1809 roku, obecnie dzielnicą Wiednia, 6. członek plemienia mieszkającego na terenie Kenii, 7. zbiornik do przechowywania ziarna, 8. określenie położenia statku kosmicznego w kosmosie według gwiazd, 13. bagaż podróżnego, 15. stan w USA, 16. rurka szklana stanowiąca sztywne zakończenie gruszki irygatora, 17. ważny organ ludzki, 18. opryszek, rzeźmie, 25. zwierciadło, 26. miasto nad Jeziorem Zegrzyńskim, 28. jubilerska miara, 29. korek na drodze, 30. historyk, badacz dziejów jagiellońskich, dyrektor Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie, 31. niebezpieczny skok akrobatyczny.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 12

POZIOMO: Czech, Zabrze, Anglia, zakon, Odessa, niemoc, rolka, aktor, atlas, ognisko, naród, racja, archont, tasak, afekt, maszt, zdanie, absurd, dotyk, kraksa, Solina, Libia.

PIONOWO: hajduk, krosno, Cezar, Erkel, Hanna, agrest, piroga, ognica, kustosz, agnat, taras, rodak, aorta, łącze, start, Andora, arnika, fasola, Karino, medal, sztab, taksa.

Nagrodę wylosował: A. Bęben z Krakowa. Do odebrania w redakcji.

DOCHÓD NA CEL SPOŁECZNY

Rada pracownicza MPK w Radomiu postanowiła z okazji 30-lecia swego przedsiębiorstwa przeznaczyć wpływy z tytułu usług świadczonych w sobotę, 13 października na konto Narodowego Czynu Pomocy Szkole.

ROŚNIE TEMPO BUDOWY METRA

Oddanie pierwszego odcinka warszawskiego metra przewidziano na rok 1990. Budowa jest olbrzymim i nowym w naszym kraju przedsięwzięciem. W miarę nabywania doświadczeń tempo prac wzrasta. W zeszłym roku wartość wykonanych prac wyniosła 1040 mln zł (na zaplanowane 900 mln zł). W br. osiągnięto poziom 2,5 mld zł. Szybkość realizacji budowy będzie zależała przede wszystkim od tempa wykonywania robót przez naszych budowniczych. Cieszy więc fakt, że o ile wykonanie jednej sekcji żelbetowej obudowy tunelu metra trwała początkowo 1,5 miesiąca, to obecnie nie wymaga czasu dłuższego niż 2 tygodnie, a wkrótce zamknie się w cyklu 1 tygodnia.

STANĘŁA MIEJSKA KOMUNIKACJA

Trwający od kilku tygodni strajk 17 tysięcy pracowników służb państwowych i publicznych w Islandii sparaliżował w poważnym stopniu życie na wyspie. Wstrzymana została

m. in. komunikacja autobusowa w stołecznym Reykjaviku, nie pracują porty lotnicze i morskie. Zamknięte są szkoły, nie działają rozgłośnie radiowa i telewizyjna. Negocjacje między związkami zawodowymi i władzami nie przynoszą pozytywnych rezultatów. Strajk ma podłoże placowe, jest też wyrazem protestu przeciwko polityce gospodarczej rządu.

„IKARUSY” DLA ZSRR

300 luksusowych autobusów „Ikarus” nowego typu, nie li-

szych wycofanie tramwaju z ulic oznaczało 10-procentowy spadek obrotów.

NOWA LINIA METRA W PEKINIE

W Pekinie otwarto we wrześniu drugą linię metra. Jest to odcinek 16-kilometrowy, w kształcie litery „u”, przebiegający śladami średniowiecznych murów okalających miasto. Pierwotnie zakładano budowę linii kolistej, lecz na skutek zamętu towarzyszącego latom „rewolucji kulturalnej” (1966—1976) pra-

S-BAHN W BERLINIE MA JUŻ 60 LAT

Siedem miast NRD ma własną kolej nadziemną zwaną S-Bahn: Berlin, Drezno, Erfurt, Halle, Magdeburg, Lipsk i Rostock. Podczas gdy w stolicy kraju kolej szybka kursuje już od 1924 roku, to większość miast NRD otrzymała ją dopiero w latach siedemdziesiątych. Np. Drezno w 1974 r. zaś Erfurt w

moście średnicowego odcinka 8 km. po 24 godzinach mniejszego ruchu, spowodowanego próbami, został przywrócony normalny ruch pociągów między Warszawą Zachodnią i Warszawą Wschodnią. Tym samym zakończony został remont tego niewłaścicelowego ciągu kolejowego, który w naszej stolicy obsługuje ruch miejski.

GROŹNY WYPADEK WE WROCŁAWIU

We Wrocławiu wydarzył się wypadek tramwajowy. Na ulicy Kosmonautów zatrzymał się na przystanku — tramwaj linii nr 3, na który najechał z impetem jadący po tym samym torze inny tramwaj. Poszkodowanych zostało 14 osób, z tego 5 pasażerów trzeba było odwieźć do szpitala.

ELEKTROMOBILE W MOSKIEWIE

Moskiewski transport otrzymał pierwszą partię samochodów „lada” o napędzie elektrycznym. Pick-up „lada” — pierwszy tego typu samochód wyprodukowany w zakładach samochodowych w Togliattim — przeznaczony jest do przewożenia niewielkich ilości ładunków. Elektromobile rozpoczęły także pracę w przedsiębiorstwie taksówkowym. Na placu Preobrażenskij Moskwy zaczęły przyjmować pasażerów lotewskie mikroautobusy „Raf” na których widnieje litera „E”.

(Opr. I-k)

Mieszanka firmowa

NIE TYLKO



cząc normalnych dostaw dla transportu miejskiego, dostarczają Węgry dodatkowo w br. do Związku Radzieckiego, który jest największym nabywcą wytwarzanych tych pojazdów.

„TRAMWAJ LINOWY” WRÓCIŁ NA ULICE

Po 20-miesięcznej przerwie spowodowanej remontem powrócił na trasę w San Francisco słynny „tramwaj linowy”. Wszyscy niecierpliwie oczekiwali tego momentu, gdyż jest on jedną z największych atrakcji tego miasta lubianą prawie przez wszystkich. Oprócz turystów szczególnie cieszą się właściciele restauracji i sklepów rozlokowanych wzdłuż trasy, dla któ-

ce zostały opóźnione. Budowę rozpoczęto 14 lat temu. Dotychczasowy koszt wyniósł 1 mld juanów (400 mln dolarów), a pierwotnym terminem otwarcia był 1981 r. Istniejący dotychczas od 1971 r. 24-kilometrowy odcinek metra przecina miasto ze wschodu na zachód i przewozi dziennie 470.000 pasażerów.

POPULARNE METRO

W zatłoczonym samochodami Paryżu coraz więcej mieszkańców korzysta z publicznych środków komunikacji. Rekordy bije metro, na które przypada dziennie aż 5 milionów pasażerów. Coraz większą popularnością cieszy się także kolejka podmiejska, łą-

cząc peryferyjne miasteczka — satelity z centrum francuskiej stolicy.

PASAZEROWIE ODECHNELI

Ok. 650 tys. osób dojeżdżających codziennie do pracy i do domów stołeczną koleją podmiejską i korzystających z