

IV Zebranie Delegatów z udziałem H. Kubiaka

Samorząd nie ingeruje w cudze kompetencje samorząd czeka na koncepcję rozwoju komunikacji

Określenia typu „komunikacja to nerw miast, krwioobieg, serce organizmu miejskiego” są nie tylko piękne, ale i niestety prawdziwe. Niestety, bo też te układy w naszych krakowskich warunkach przewyższają znacznie „krajowe normy” zachorowalności. Zawał krakowskiej komunikacji to już prawie fakt. Wiedzą o tym wszyscy ważni tego miasta. No cóż, w ostateczności będzie można (odpuścić) wymienić dyrektora, dać strzyk w postaci kilkudziesięciu autobusów i tym samym przybić gwóźdź do... Ten mój skrajny pesymizm nie jest wcale bezpodstawny.

Trwający od trzech lat boom w komunikacji, jej systematyczna poprawa, to właściwie już szczyt możliwości organizacyjnych w samym przedsiębiorstwie, dostawy nowego taboru autobusowego już te możliwości przekroczyły. Miasto się krztusi, przeciętny pasażer klnie coraz częściej na regularność, jej zgodność z rozkładem jazdy, czas oczekiwań na przystankach i wydłużający czas dojazdu do i z pracy. Coraz mniej skutkować będą nawet najlepiej zorganizowane kontrole nadzoru i nawet największe ka-

ry za nieregularność dla prowadzących pojazdy. Tu nie pomogą rozwiązania doraźne i działania na zasadzie gaszenia pożaru. Miasto musi w tym zakresie uzyskać pomoc z zewnątrz, ale, by to mogło nastąpić trzeba wiedzieć czego się chce, mieć jasno sprezyzowany plan rozwoju i być zgodnym co do jego koncepcji.

Stojąc na przystanku, czy wydając decyzje o zwiększeniu taboru autobusowego trzeba mieć świadomość, że spalony jeden litr benzyny absorbuje 2,5 tys. litrów tlenu, że w Krakowie spala się 50 tys. ton benzyny i 17 tys. ton oleju, z czego „tylko” 10 tys. ton spala MPK. Większość ruchu kołowego skoncentrowana jest w śródmieściu, w tej nieprzewiewnej kotlinie, gdzie 70 dni w roku jest bezwietrznych. Stąd przeważnie zanieczyszczenie powietrza 20-krotnie przewyższające normy niebezpieczne dla zdrowia, stąd o 25 proc. większa zachorowalność na choroby tętnicze niż w pozostałych częściach kraju, także większe nasilenie chorób nowotworowych i schorzeń dróg oddechowych.

Ratunkiem dla Krakowa wydaje się być komunikacja

tramwajowa, tylko, że nie może ona pozostawać w dotychczasowym kształcie. Śródmieście taboru już więcej nie przepuści, a do nowych osiedli (bo tam właściwie zaczyna się wielki Kraków) potrzebne są nowe linie torowe i energetyczne. Nie może to być tramwaj tradycyjny. Musi być realizowana koncepcja tramwaju szybkiego i bezkolizyjnego. Trzeba wreszcie przerwać ten dyskusyjny marazm. Poznań buduje swój szybki tramwaj, Warszawa metro, logiczny plan rozwoju komunikacji powiązany z rozwojem miasta mają Kielce. A Kraków? Kraków od 10 lat dyskutuje. Dziesiątki opracowań nie miały nawet okazji się sprawdzić, a już je zarzucono. Tu nie trzeba wymyślać prochu, trzeba tylko odkurzać stare pomysły. W Krakowie ciągle nie ma jasności kto ma to robić, kto za to odpowiada. Dziś komunikacją zajmuje się wielu, a ten którego stawia się przed faktami dokonanymi, czyli MPK, za nią odpowiada.

Byłoby śmieszne, gdyby nie było tragiczne, że to właśnie MPK dobija się o jednolitą koncepcję, o stworzenie jed-

(Dokończenie na str. 5)



Domagając się działań ze strony władzy miasta, przedstawiciele MPK chcą ożywić treści tkwiące w tym hasle.



Fot. ST. MAKAREWICZ

Zdali egzamin

MPK-owska organizacja młodzieżowa kampanię sprawozdawczo-wyborczą ma już za sobą. 19 października miał miejsce ostatni jej etap: Sprawozdawczo-Wyborcza Konferencja Zakładowa. Wybrano 25-osobowe Plenum i 9-osobowe prezydium. Przewodniczącym został ponownie Władysław Michalski, wiceprzewodniczącym do spraw organizacyjnych, Leokadia Bilska, do spraw społeczno-zawodowych, Piotr Pogan, do spraw młodzieży szkolnej, Władysław Bąk, oraz sportu i turystyki, Roman Mastalerski. Członkami Prezydium Andrzej Mitka, Jarosław Dąbrowski, Władysław Treła i Władysław Reczyński. Konferencja przewodniczył „stary” działacz Marian Szymański.

Konferencja to nie tylko sprawozdanie z działalności ustępujących władz, program na następną kadencję i wybór władz nowych. To także dyskusja o tym, co ludzi nurtuje, czym chcieliby się pochwalić. Miniona kadencja, jak podkreślali dyskutanci, przebiegała nie tylko w ciekawym okresie naszej historii, ale i w okresie trudnym dla organizacji i dla nas wszystkich. Wielu odeszło z jej szeregów, bo mieli nadzieję zrobić karierę gdzie indziej, wielu nie umiało się znaleźć w nowej rzeczywistości. Mimo trudności, organizacja wyszła z tej próby z wynikiem pozytywnym, zdała egzamin, wzmocniła się o nowe dla wszystkich doświadczenia. Ostatnio ma ambicje być

(Dokończenie na str. 6)

• Dotacje • FAZ • Nowe zasady wynagradzania

Argumentów załogi nie da się podważyć

Adresat — Ministerstwo Administracji i Gospodarki Przestrzennej

Oferowanie atrakcyjnych zarobków konkurencyjnych w stosunku do innych, znajdujących się na terenie Krakowa zakładów pracy, nie jest atutem MPK, w pozyskiwaniu nowych pracowników w potrzebnych dla przedsiębiorstwa zawodach. Inne przedsiębiorstwa, działające tu „za miedzą”, mogą sobie pozwolić na „kupowanie” fachowców dużo wyższymi stawkami i perspektywą pracy „na eksportie”. „Bagaż dodatków”, czy pewne socjalne udogodnienia, jakie oferuje MPK, w ogólnym rozrachunku mniej się liczą niż to, co w każdym miesiącu otrzyma gdzie indziej „na rękę”. W takich warunkach trudno więc o nabór do miejskiej komunikacji. Nie tylko o nabór. Zwalniając się również ci, którzy nieopatrznie, nie znając gdzie indziej lepszych możliwości finansowych, tu się zatrudnili, a nierzadko pracownicy już ze stażem, co jak sobie obliczą, to również im się w ogólnym rachunku opłaca.

Te zaproszenie było koniecznością...

Zaproszenie do Krakowa przedstawicieli Ministerstwa

Administracji i Gospodarki Przestrzennej i zapoznanie go z sytuacją finansową przedsiębiorstwa, jak również nie najlepszą prognozą na najbliższą w tym zakresie przyszłość, stało się więc koniecznością.

Spotkanie o charakterze roboczym, odbyło się 16 października br., a wzięli w nim udział: wiceminister Wacław Kuleczyński, przedstawiciel Wydziału Ekonomicznego KC PZPR Stanisław Kania, władze Krakowa — sekretarz KK PZPR Józef Szaurowski i wiceprezydent Andrzej Żmuda oraz dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu m. Krakowa Jerzy Marczewski. W spotkaniu tym uczestniczyło kierownictwo administracyjne i społeczno-polityczne MPK.

Dwa stanowiska...

Dyrektor naczelny MPK Tadeusz Trzmiel przedstawił, charakter i działalność przedsiębiorstwa, jego osiągnięcia oraz potrzeby, ze szczególnym uwzględnieniem braku dotacji, niskiego współczynnika odpisu na Państwowy Fundusz Aktywizacji Zawodowej oraz

potrzebę wprowadzenia nowego systemu wynagrodzeń. W uzasadnieniu dyrektor T. Trzmiel między innymi powiedział, że na skutek zmian cen jakie miały miejsce na przestrzeni 1984 roku, szczególnie zmian cen na wyroby hutnicze, energię elektryczną i części zamienne, otrzymana do realizacji planu dotacja przedmiotowa na początku bież. roku jest niewystarczająca. Szacunkowo do zbilansowania roku brakuje przedsiębiorstwu około 250 mln złotych.

Jeśli chodzi o odpis na FAZ, otrzymany współczynnik korekty przyrostu średniej płacy, w wysokości 17 procent jest niewystarczający, tym bardziej, że częściowo został on wykorzystany w roku ubiegłym. Spowoduje to konieczność dużych wypłat zysku na FAZ i brak możliwości podniesienia płac. Dlatego też przedsiębiorstwo wystąpiło do odpowiednich władz, o podwyższenie tego wskaźnika do 20 procent, względnie o dodatkową kwotę wolną od FAZ w wysokości 1500 złotych miesięcznie. Sprawa do chwili

(Dokończenie na str. 4)

● 18 października odbyło się kolejne programowe posiedzenie Rady Pracowniczej, na którym uściślono wnioski z IV Zebrania Delegatów. Rozliczono także realizację wniosków z poprzedniego zebrania. Nie zrealizowano na przykład wniosku o właściwym oznakowaniu nowych wozów. Nie zrealizowano także do końca sprawy patronów, nie ma jeszcze instrukcji obsługi i instrukcji typowych napraw wozów tramwajowych. Swoją drogą, cieszy fakt, iż Rada Pracownicza nie tylko stawia wnioski, ale konsekwentnie pilnuje ich realizacji.

● Coś jakby stracił na atrakcyjności zawód kierownika. W MPK ogłoszono konkurs na kierownika. Jak do tychczas zgłosił się tylko jeden kandydat z zewnątrz, żadnego natomiast oddźwięku nie było na ogłoszenie w przedsiębiorstwie. Sytuacja jest dość ciekawa, bo z kim ten jeden kandydat będzie rywalizował?

● Koło obiektów przy ul. Brożka stoją trzy odnowione omnibusy (?). Stoją pod chmurką, chyba im to na zdrowie nie wychodzi? Oby w przyszłym roku nie okazało się, że trzeba je odnawiać.

● W świetlicy przy ul. Brożka czynna jest wystawa „Ocalić od zapomnienia”. Może pracownicy przechodząc przypominając sobie o posiadanych gdzieś w zakamarkach swoich domów zdjęciach i dokumentach?



● Wszelkie komisje są niestety niezależne. Niestety, nie zawsze myślą tak ci, których werdykt dotyczy. Nie może się pogodzić ZAW z zajęciem trzeciego miejsca w konkursie bhp-owskim. Uważają tam, że ich wkład pracy był niewspółmierny do zajętego miejsca.

● Wszystkim wiadomo, że na rynku księgarskim ogólny brak poszukiwanych pozycji. Jeżeli już są, to nie zawsze te trafione, a poszukiwane znikają w mig. Tym cenniejsza jest inicjatywa naszych pań bibliotekarek — organizowania kiermaszy starej książki. Kiermasz trwa już drugi tydzień i w dalszym ciągu można książki przynosić. Szczególnie atrakcyjne są lektury szkolne i te też cieszą się największym popytem.

● Kierownik Rzymek znowu ma co robić. Tym razem sadi drzewka wzdłuż siatki przy ul. Brożka. Oby to tylko nie były jabłonie, bo okazuje się, że powiedzenie o amatorach cudzych jabłek nadal aktualne, dowód: parę jabłuszek na miniaturowych jeszcze drzewkach nie stało się.

● Wymyślona onegdaj koncepcja komunikacji na obrzeżach nowych osiedli nie znalazła akceptacji mieszkańców. Na nic jednak im się to zdaje. Projektanci nadal nie przewidują ulic. Mieszkańcy, a raczej ich Rady, wymuszają na MPK wprowadzenie komunikacji do osiedli, mimo złych dróg i braku petli nawrotnych. My czasem ulegamy, po czym psujemy tabor, kierownicy klną, władze przedsiębiorstwa piszą monity o inwestycje. Wreszcie robimy sami. Zrozumiałe, że mieszkańców w momencie uruchomienia komunikacji nic to już nie obchodzi. Dlaczego jednak głusi są także odpowiedzialni za ten stan rzeczy? (F.S.)



85 lat Lutni Robotniczej

O chórze Lutni Robotniczej pisaliśmy już wielokrotnie. Czytelnikom znana jest jego historia i zasługi, słuchamy Lutni z podziwem. Obecnie MPK-owski Chór obchodzi 85-lecie działalności. Piękny to jubileusz, niemała liczba, 21 października w Sali Państwowej Filharmonii w Krakowie odbył się jubileuszowy koncert pod honorowym patronatem prezydenta m. Krakowa — Tadeusza Salwy. Chór wykonał m. in. utwory: Gaude Mater Polonia, Najpiękniejszy Kraków nocą i Wyprawę. Dyrygowała Małgorzata Wojnarowska.

Podczas uroczystości wręczono odznaczenia. Za wybitne zasługi w pracy zawodowej i działalności społecznej Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczeni zostali — Tadeusz Hojny, Aleksander Karch, Juliusz Podernański; Złotym Krzyżem Zasługi — Julian Kuczer, Zdzisław Lenczowski, Tadeusz Twork; Srebrnym Krzyżem Zasługi — Marian Kwiatkowski, Czesław Piskorz, Bernard Płoszyński, Józef Rabięga i Remigiusz Skrucch. Odznaką „Zasłużony Działacz Kultury” wyróżniono: Marianą Harańczyką, Wandę Lachowicz, Kazimierza Lipnowskiego, Mariana Majchra, Bolesława Urzędowskiego i Tadeusza Witkowskiego. Ponadto wręczono honorowe odznaki Zarządu Głównego Polskiego Związku Chórów i Orkiestr oraz dyplomy uznania za pracę społeczną w amatorskim ruchu muzycznym.

Chór — jubilat otrzymał dyplomy od ministra kultury i sztuki, Kazimierza Żygulskiego oraz prezydenta m. Krakowa, Tadeusza Salwy, a także list gratulacyjny od dyrektora MPK, Tadeusza Trzmiela.

Ze swoim koncertem wystąpił również zaprzyjaźniony z naszym chórem Zespół Śpiewaczy „Hutnik” z Trzyna (CSRS). (t)

Fot.: ST. MAKAREWICZ

Brakuje nauczycieli, podręczników i... odpowiedzialnych instruktorów

Posiedzenia wyjazdowe kierownictwa przedsiębiorstwa jakiego odbywały się w jednostkach organizacyjnych MPK, dały obraz ich działalności. Zapoznaliśmy się z wykonanymi zadaniami, ujawniły trudności, czasem problemy, z jakimi boryka się ich załoga. 17 października posiedzenie wyjazdowe kierownictwa odbyło się w Przysakładowej ZSZ — jednostce o prawie 25-letnim — w przyszłym roku jubileusz — stażu, niezwykle ważnej dla MPK działalności — kształcącej narybek fachowców.

W przeciwieństwie do innych zakładów, Szkoła posiada, jak to powiedział jej dyrektor Kazimierz Sulkowski, dwa cykle pracy — rok kalendarzowy i szkolny, a jej zadania to nauczanie. Wiele zmieniło się od lat poprzednich, w których występowały trudności w warsztatach szkolnych z brakiem tak podstawowych narzędzi jak pilniki, czy młotki. Obecnie znajdują się tam nawet urządzenia pomiarowe, a czynione są starania o wiertarkę i walcarkozaginarę. Poważnym problemem stało się natomiast zapewnienie ciągłości produkcji. Coraz większe zmechanizowanie zakładów eliminuje zapotrzebowanie na prostą produkcję wykonywaną przez uczniów, do jakiej zaliczyć należy — pilkowanie, wiercenie czy gwintowanie. Aby zapewnić tę pracę, prawdopodobnie trzeba będzie pomyśleć o zamówieniach z zewnątrz — z innych przedsiębiorstw. A praca uczniów wykonywana w warsztatach szkolnych oceniana jest

dobrze. Na przykład ostatnio skorzystał z niej ZNR. Pomogli w utrzymaniu urządzeń na trasach i wykonali to solidnie, czym zasłużyli sobie na uznaniu.

Ocena praktycznej nauki zawodu w zakładach przedsiębiorstwa, nie wypadła najlepiej. Nie w każdym zakładzie, uczeń ma odpowiedni klimat do zdobywania umiejętności fachowych w obranym przez siebie zawodzie. Uzależnione jest to przede wszystkim od osoby instruktora. Nie we wszystkich zakładach instruktora nazywać można doświadczonym pedagogiem, człowiekiem, który zainteresowany jest tym, żeby uczeń opanował jak najwięcej wiedzy. Czasem nawet mniej brakuje mu chęci, a raczej doświadczenia w pracy z młodzieżą. Nie zawsze też uczniowie mają zorganizowany dzień pracy. Nierzadko wykonują czynności nie związane z nauką zawodu. Często wysyłani są do koleżki w bufecie. Nie należy jednak uogólniać. Nie wszędzie jest źle. Bardzo dobrą opiekę i zorganizowany czas pracy mają uczniowie w ZAW, ZNT i ZTP. Źle jest w tym zakresie w ZTO, ZAC i ZTS. Dyrektor Przysakładowej ZSZ narzeka na zdarzające się dość często rozbieżności w ocenach, jakie uczeń uzyskuje z teorii w szkole, zakładzie, z praktycznej nauki zawodu. Bywa, że w szkole sklasyfikowany zostaje bardzo nisko, w zakładzie otrzymuje stopień dobry. Jakże to możliwe? — zapytuje.

Problemy nauczania w szkole, to przede wszystkim kłopoty z

Co ze związkowym porozumieniem?

20 października odbyło się w MPK spotkanie przedstawicieli Federacji i przewodniczących związków zawodowych z terenu Krakowa z grupą inicjatywną — kolegium przedstawicieli związków krakowskich z przedstawicielami szczebla krajowego. Spotkanie miało na celu wypowiedzenie się przedstawicieli związków krakowskich na temat projektu powstania Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. Organ ten byłby reprezentantem związków wobec władz centralnych i administracyjnych. Nie będzie natomiast żadną władzą centralną ani nawet koordynatorem i nie będzie miał uprawnień do ingerowania w działalność poszczególnych związków i Federacji.

W trakcie spotkania padło wiele słów wątpliwości, między innymi, czy nie za szybko tworzy się ten organ i czy wejdą do niego właściwi ludzie, a nie „karierowicze” i co stanie się ze związkami, które nie przystąpiły do Federacji. Pośpiech w sprawie powstania OPZZ, z uwagi na mającą wejść w życie Ustawę Sejmową o związkach zawodowych jak również mającą się odbyć konsultację dotyczącą płac i cen. Następne spotkanie w tej samej sprawie odbędzie się również w naszym przedsiębiorstwie. (M. B.)

Nauczycielskie Święto

12 października swoje tradycyjne święto obchodzili nauczyciele naszej Przysakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej oraz instruktorzy praktycznej nauki zawodu. W spotkaniu uczestniczyli także: dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel, zastępca dyrektora ds. pracowników Stanisław Kostro, I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbel, przedstawiciel Rady Pracowniczej Eugeniusz Ostroga, zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Pracowników MPK Janusz Lijowski i przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski.

„Mimo święta nie możemy być pełni optymizmu, sytuacja w zakresie realizacji zadań szkoły jest trudna, przede wszystkim z uwagi na brak ludzi do pracy” — powiedział dyrektor Szkoły, Kazimierz Sulkowski. Wróćmy jednak do święta. Z tej okazji Szkoła otrzymała list pochwalny z Ministerstwa Administracji i Gospodarki Przestrzennej od wiceministra Bogdana Łysaka. Za wybitne osiągnięcia w pracy dydaktycznej i wychowawczej dyplom i nagrodę Kuratorium Oświaty i Wychowania dostała Anna Kiersztyn, a nagrody dyrektora Szkoły — Edward Cebularz, Bogusław Jakubik, Marta Jędrzejczyk i Roman Wiecezorek.

W imieniu dyrekcji MPK serdeczne podziękowania za codzienny trud w odpowiedzialnej pracy dydaktycznej i wychowawczej oraz wyrazy szacunku i uznania dla dotychczasowych efektów szkoły w przygotowywaniu fachowych sił dla Przedsiębiorstwa przekazał nauczycielom dyrektor Tadeusz Trzmiel. Wszystkim wręczono okolicznościowe adresy i upominki. Swoje podziękowania dołączyli również uczniowie. (t)

a w KS „Tramwaj”, powstała z nich sekcja pingpongowa. Do tej ostatniej sportowej działalności z młodzieżą szkolną zatrudniono nawet na pół etatu instruktora.

Budynek przy ulicy Wąskiej, w którym mieści się Przysakładowa ZSZ MPK wymaga kapitalnego remontu. Przedtem jednak wyprowadzone powinny zostać z niego dwie rodziny. Skąd wziąć dla nich mieszkania? — zastanawia się wspólnie kierownictwo szkoły i przedsiębiorstwa. Rozwiązanie tego niełatwego w dzisiejszej rzeczywistości problemu, na razie się odwołuje. Z uwagi na jubileuszowe obchody w roku przyszłym 25-lecia szkoły, o których organizacji już się myśli, remont kapitalny przesunięty zostanie na dalsze lata. Niestety budowa warsztatów szkolnych również.

Kierownictwo administracyjne i społeczno-polityczne, wysoko oceniły działalność szkoły pod względem dydaktycznym i wychowawczym — patriotycznym, społecznym, kulturalnym i sportowym. Kierownictwo szkoły jak i warsztatów, pracując samodzielnie i w sposób odpowiedzialny. Wiele słów krytyki, padło natomiast pod adresem odbywającej się w niektórych zakładach praktycznej nauki zawodu. Zadecydowano, że należy wzmocnić kontrolę pracy uczniów w zakładach, z uwzględnieniem prowadzonej w tym zakresie dokumentacji — szczegółowego przekroju dnia pracy ucznia. Czas na przygotowanie do zawodu nie powinien być przeznaczany na inne sprawy z tym nie związane. Poza tym czas nauki to okres nabywania szacunku do pracy, solidności w zawodzie i zdyscyplinowania. O czym to winni pamiętać instruktorzy — opiekunowie w zakładach, sami stając się dla młodych pozytywnymi wzorcami.

MARIA BUBACZEWSKA

W LOK jest aż 200 uczniów,



Oczywiście, tytuł jest z gruntu przewrotny, bo zwłaszcza kierowcy, motorniczowie i pracownicy zaplecza technicznego wiedzą, jak łatwo je utracić. To przecież oni najczęściej atakują przyzakładową przychodnię swoimi schorzeniami układu oddychania, trawienia czy kostno-stawowego, to im najtrudniej dotrzeć do emerytury w pełnym zdrowiu, czego efektem są wcześniejsze przejścia na rentę bądź szybkie pożegnania z zakładem. Czemu więc drażnię takim stwierdzeniem? Bo jest w nim coś na rzeczy, jeśli się porówna sytuację w innych zakładach o analogicznie uciążliwych stanowiskach pracy. I tym właśnie chciałem zainteresować.

Kierownictwu naszego przedsiębiorstwa nie jest obojętne, że ludzie pracują w warunkach zagrażających zdrowiu, że wzrasta zachorowalność, że pracownicy odchodzą, wręcz odwrotnie — spędza im to sen z powiek wobec faktu, że zabezpieczenie kadr jest u nas problemem nr 1. Wprawdzie fluktuacja jest stosunkowo mała, ale z nabo-rem nowych pracowników są szalone trudności, mimo energicznych w tym zakresie zabiegów. W tej sytuacji postanowiono zrobić wszystko, aby ci, którzy już pracują, związali się z zakładem do emerytury. M. in. opracowano, i już jest wdrażany, program stabilizacji społeczno-zawodowej, w ramach którego wzmożono działania adaptacyjne, ale jeszcze większy nacisk został położony na przedsięwzięcia motywacyjne — zarówno placowe jak i dotyczące fizycznych warunków pracy, świadczeń socjalnych, możliwości podnoszenia kwalifikacji itd., za najkapitałniejszą jednak sprawę uznano ochronę zdrowia. Przy czym niech to pojęcie nie kojarzy się wyłącznie z przychodnią lekarską — chodzi o stworzenie takich warunków, iżby pracownik do tej przychodni nie dotarł, a jeśli los tak zechce, by jak najszybciej powrócił na stanowisko pracy. Zachodzą jednak jeszcze i takie sytuacje, że o powrocie do dawnej pracy nie może być mowy, gdyż wskutek wypadku czy zwykłego wypracowania pracownik nabawił się schorzenia, które pozbawiło go dawnej sprawności — czasowo bądź na stałe.

Wszystkie te ewentualności spotykają się z przeciwdziałaniem, byle nie rozstać się z pracownikiem, szczególnie gdy spędził w przedsiębiorstwie kawał życia, bądź, młody, dał poznać swoją wartość. Dotąd jednak wszelkie przedsięwzięcia były albo mało atrakcyjne albo nie dawały pożądanego efektów. W pierwszym wypadku myślę

o stosowanym już od dawna systemie pracy chronionej, który polegał na tym, że np. nie mogącego już prowadzić pojazdu kierowcę czy motornicze- go przesuwano na stanowiska nie wymagające wysiłku, ale i kwalifikacji, co wiązało się z utratą zarobku, nie mówiąc już o tym, że byli motorniczy nie czuli się najlepiej w roli stróża nocnego. W drugim chodzi o rehabilitację, którą prowadzono poza zakładową służbą zdrowia — wiązało się to z dojazdami, brakiem kontroli i koordynacji, a w ogóle rezultaty były mizerne.

Od 17 października br., zarówno jeśli idzie o pracę chronioną jak i o rehabilitację, sytuacja ulegnie radykalnej zmianie. W dniu tym bowiem w Zakładzie Eksploatacji Autobusów na Woli Duchackiej otwarty został **ODDZIAŁ PRACY CHRONIONEJ** z praw-

tutaj na rymarza motorniczy zachowuje dotychczasowe uposażenie.

Nowo otwarta placówka prezentuje się na razie dość skromnie, a jednak MPK ma się czym poszczycić, okazuje się bowiem, że niewiele zakładów w naszym województwie podjęło problem pracy chronionej. Obecny na otwarciu dyrektor Przemysłowej Służby Zdrowia w Krakowie dr Sterecki podkreślił, że dotąd tylko Huta im. Lenina dysponuje 137 podobnymi stanowiskami pracy chronionej, jesteśmy więc drugim zakładem, który podjął temat. Może i cyfra 50 stanowisk wydaje się komuś zbyt skromna, ale gdy wziąć pod uwagę 7-tysięczną załogę w MPK i 40-tysięczną w Hucie — nie ma się co krygować. Poza tym, jak zapewniła wicedyrektor ds. pracowniczych, Stanisława Kostro, to pierwszy krok. Dy-

wracać mają rekonwalescentom utraconą sprawność. Tak nowoczesnej aparatury nie powstydziłyby się renomowane ośrodki. Jednorazowo 100 osób korzystać będzie mogło z zabiegów w gabinetach masażu leczniczego, parafinoterapii, fizykoterapii i hydroterapii, z sal ćwiczeń indywidualnych z urządzeniami mechanicznymi i ćwiczeń zbiorowych gimnastycznych (na przykładach, z obciążeniem, bez obciążenia i ruchowych), a w razie potrzeby odwiedzać gabinet lekarski czy zabiegowy, które wyposażeniem i urządzeniem dosięgają ideału.

Pomyślano też i o tym, że tutaj ludzie nie tylko się leczą, ale i muszą jeść (stąd urządzenie kuchni i estetyczny wystrój stołówki zbijające Sanepid z pantafiku), że mogą się nudzić (stąd odpowiednio wyposażone pomieszczenia rekreacyjne), że chcieliby tu żyć „normalnie”, a więc i popłotkować przy kawiarnianym stoliku. Na marginesie tego ostatniego półzartem stwierdzenia chciałbym podkreślić wcale poważny moment. Otóż oprócz istniejącego bufetu wewnątrz budynku zaplanowano kawiarnię na wolnym powietrzu. Trzeba jednak było w tym celu przygotować odpowiedni taras i o tym pomyślała załoga ZAW, która w czynie społecznym, w rekordowym tempie, w zacisznym załomku budynku Ośrodka wymościła stosowny prostokąt terenu pod przyszłą kawiarnię. Zaoszczędzono w ten sposób przedsiębiorstwu 600 tys. zł (nie licząc transportu) kosztem własnego wolnego czasu. Gest wart podkreślenia.

Otwarcie obu tych placówek nie rozwiązuje, oczywiście, w pełni ani problemu zabezpieczenia kadr kierownictwu przedsiębiorstwa, ani problemu zdrowotnego załogi, ale daj Boże wszystkim zakładom Krakowa takiego miłego kroku do przodu. A najważniejsze z tego wszystkiego jest to, że pracownik MPK, narażony na utratę zdrowia, posiadał o tyle większą łatwość jego odzyskania.

ZDZISŁAW ZYGMA

✱

Na otwarciu Ośrodka w Osieczanach zrodziła się myśl, poparta przez dyrektora i przedstawicieli organizacji społeczno-politycznych działających w MPK, aby ogłosić dla Czytelników „Sygnałów”

KONKURS

na nazwę Ośrodka Rehabilitacyjno-Wypoczynkowego. Propozycje (opatrzone godłem a wewnątrz koperty nazwiskiem) prosimy nadsyłać do 15 grudnia pod adresem Redakcji. Na zwycięzcę oczekiwać będzie atrakcyjna nagroda.

W MPK łatwo odzyskać zdrowie

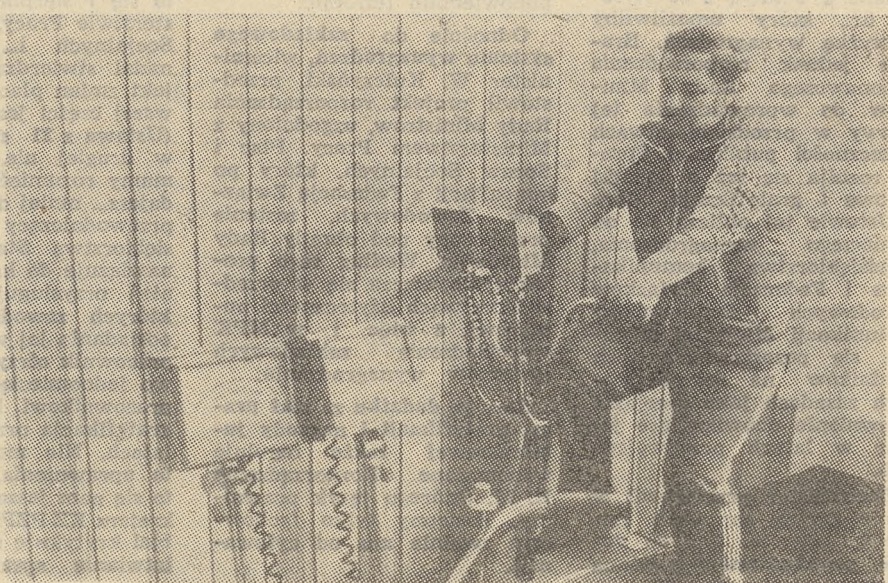
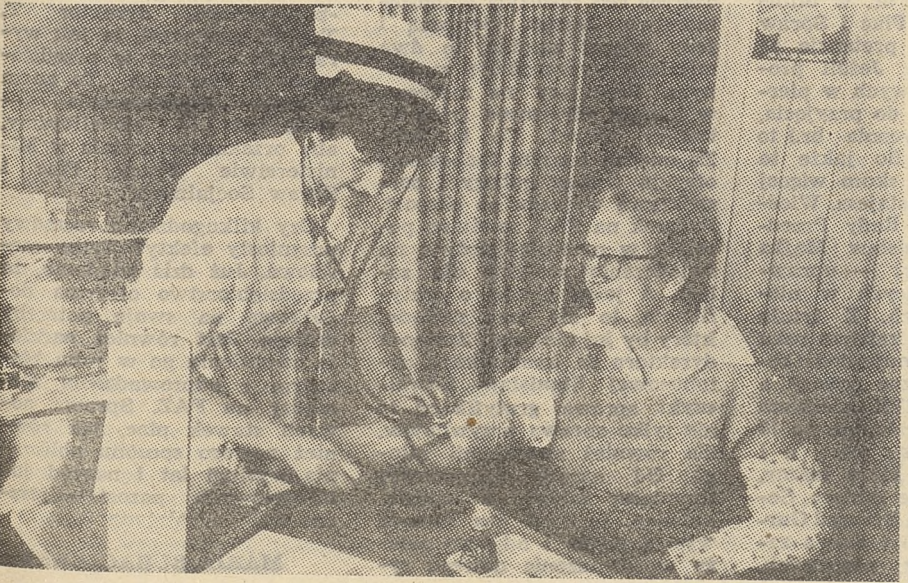
dziwego zdarzenia. O randze wydarzenia niech świadczy fakt, że pierwszego przekręcenia klucza do podwoi tej, wydawałoby się skromnej, placówki dokonał I sekretarz KD PZPR Podgórze Jan Kozak w towarzystwie zastępcy naczelnika tej dzielnicy Andrzeja Hareziaka. Oczywiście kierownictwo administracyjno-polityczne przedsiębiorstwa i ZAW stawiało się na uroczystość w komplecie czyniąc honory gospodarzy i przewodników.

Niepozorny baranek ujawnił wcale obiecujące wnętrze — przytulny wystrój, zaplecze socjalno-sanitarne, ale przede wszystkim warsztaty oczekujące w poszczególnych pomieszczeniach na przyszłych rymarzy, ślusarzy, ślusarzy-mechaników, którzy już od zaraz zajmą się regeneracją pojazdów w zakresie, na jaki pozwoli im stan utraconego przez nich zdrowia. Jednorazowo 50-ciu poszkodowanych przez los będzie mogło nadal pracować i zdobywać nowe kwalifikacje, być pożytecznymi dla zakładu z nadzieją na odzyskanie pełni sił. Nowym, zasadniczym walorem pobytu w tej placówce jest nie tylko ewentualność dalszego pozostania w zakładzie, ale i to, że podczas pracy w oddziale dodatek wyrównawczy rekompensuje zmniejszony zarobek. Mówiąc prościej, szkolący się

rektor Sterecki, mający przecież rozpoznanie w przemysłowej służbie zdrowia całego województwa, nie pozwolił na skromność — nazwał to „dużym drgnięciem, dużym akcentem w walce o podnoszenie stanu zdrowia załogi”.

Wobec tego za nie mniejszy akcent należy uznać otwarcie w tym samym dniu **OŚRODKA REHABILITACYJNO-WYPOCZYNKOWEGO W OSIECZANACH**. Wielu naszych pracowników powie: jakże to, przecież ośrodek ten znam od 10 lat, bywało się... Tak, ale choć dom ten stoi jak stał, wewnątrz zmienił się nie do poznania. Nie chodzi już o sam z przepychem zmieniony wystrój. Ośrodek zmienił charakter świadczonych „usług”. Teraz, po przeprowadzeniu generalnego remontu i prac adaptacyjnych, służyć będzie nie tylko wypoczynkowi, ale przede wszystkim rehabilitacji leczniczej. Jak podkreśliła kierowniczka międzyzakładowej przychodni przy MPK dr Lidia Pilzak, tutaj prowadzić się będzie, w przeciwieństwie do dotychczasowej, rehabilitację planową i przystosowaną do schorzeń specyficznych dla zawodów u nas uprawianych.

Zaiste, imponujące są rozstawione w licznych pomieszczeniach urządzenia (nb. parametry ich wreszcie odpowiadają wymaganym normom), które przy-



Gdy mi prześwietni Redaktorzy zmienili w I części relacji z ostatniego Plenum KZ PZPR w tytule słowo „zapasy” (w znaczeniu zmagani) na „kłopot” (zadumałem się nad ułomnością ludzkiej natury, która zawsze woli widzieć świat lepszym, niż on jest w rzeczywistości. Gdyby zapasy materiałowe były tylko „kłopotem” nie podejmowałby tego tematu dyrektor, Rada Pracownicza, a tym bardziej Komitet Zakładowy Partii Podana w poprzedniej relacji skala zjawiska, które dopiero teraz udaje się wyhamowywać, zbliżającego się 1 mld zł (ściślej, 971,7 mln zł) w żaden sposób lekceważyć się nie da i w tym widzę sens i potrzebę stawiania tak trudnego zagadnienia na najwyższym zakładowym forum partyjnym.

Nie będę już szczegółowo wracał do wystąpienia dyr. Alojzego Kusiny, do zawartych tam stwierdzeń i diagnoz. Pora oddać głos sekretarzowi KZ PZPR Tadeuszowi Zwolińskiemu, referentowi, który zgodnie ze swą rolą odpowiedział kilka spraw niezbyt popularnych. Trzeba zerwać nie tylko z „sufitologią” czy „kalkomanią” w planowaniu, lecz również z powtarzaniem tych samych błędów. Nie zrobiono wywiadów w innych przedsiębiorstwach na temat zużycia części przy wprowadzaniu „berlieta”, tak samo było przy „ikarusie”. W produkcji własnej, regeneracji z reguły wykonuje się dłuższe serie niż to potrzeba — niby ekonomicznie, bo „masówka” jest tańsza dla zakładu-producenta, ale potem nikomu niepotrzebne wyroby latami czekają w magazynach na złomowanie. Cóż, to „nikogo” nie obciąża, bo idzie w koszty przedsiębiorstwa, a że odbija się to na zysku... Z pewnością nie można poprzestać na ustanowieniu w zaopatrzeniu pracownika, który będzie według potrzeb sterował zleceniami produkcyjnymi i regeneracyjnymi. Aż prosi się tu o bardziej precyzyjny system.

Nie mogę sobie odmówić zacytowania fragmentu wypowiedzi tow. Zwolińskiego na jeden z najbardziej „żelaznych” tematów decydujących o pojawieniu się zbędnych zapasów. Nadal bowiem brakuje precyzyjnego, systemowego rozliczania, kto odpowiada za radosną twórczość planistyczną.

„Reprezentuję pogląd, że stratami jakie ponosi Przedsiębiorstwo w wyniku niewłaściwego planowania materiałów powinny być obciążone zakłady planujące zużycie. Od lat tłumaczono mi, że jest to nierealne i co by powiedzieli pracownicy, gdyby nie otrzymali pieniędzy? Co by powiedzieli, to ja wiem. Powiedzieliby i to głośno, co myślą o takim kierownictwie. Jest to o tyle niewygodne, że konkretna osoba musi się również konkretnej osobie narazić. Dotychczas załatwia się to raczej bezosobowo.”

Plenum KZ PZPR (II)

Zapasy z zapasami i nie tylko...

— No właśnie — trzeba coś z tą bezosobowością zrobić, a to już jest bardzo trudne. Sprawę rozważania i skonkretyzowania wreszcie wymiernej odpowiedzialności zakładów na złe planowanie przyjęto po dyskusji we wnioskach pod adresem dyrektora MPK, bo tego wymagają twarde prawa reformy gospodarczej. Natomiast ze różnicowanymi opiniami spotykała się propozycja, by z systemu motywacyjnego wynagradzania za sprzedaż materiałów nieprawidłowych wyłączyć osoby, które miały bezpośredni lub pośredni wpływ na pozostawianie zapasów nieprawidłowych. Oczywiście zgodzono się z tym, iż najpierw sprawozdanie, a później upłynięcie nietrafionych dóbr za dodatkowe wynagrodzenie przez tę samą osobę jest niewłaściwe, niemożliwe. Padła też deklaracja dyr. Kusiny, że tego rodzaju przypadki będzie zdecydowanie eliminował. Pozostaje jednak zdecydowana większość sytu-

cji, w których odpowiedzialność rozmywa się tak dalece, że winnych znaleźć nie sposób. A więc motywacyjne pieniądze za sprzedaż materiałów nieprawidłowych toczyć się będą nadal, tylko że przed trafieniem do kieszeni pracowników będzie się analizowało czy aby sami sobie nie upiekli pasztetu.

Oprócz marzycielskiej wizji gospodarki bezmagazynowej w stylu zachodnim — teraz nierealnej, w przyszłości z pewnością docelowej — poruszono też w dyskusji sprawę na dziś i najbliższą przyszłość. „Musimy „do-

bić się” w przedsiębiorstwie systemu — mówił ANDRZEJ KOCHAN — który zadziała od samego „dotu” i to nie tylko w dziedzinie gospodarki materiałowej, usprawnić organizację Zakładu Zaopatrzenia i innych zakładów”. Mamy więc nie „kłopot”, ale prawdziwe „zapasy” co najmniej dwóch stylów myślenia. Jeden z nich traktuje gospodarkę magazynową doraźnie, przez pryzmat indywidualnych, partykularnych interesów typu „muszę mieć szybko i za dużo, bo może się przydać” drugi zaś stara się ujawniać ją jako szersze zjawisko („nierównowaga rynkowa nie usprawiedliwia mnie od wypracowania zaopatrzenia przedsiębiorstwa w sposób systemowy liczący się z ogromnymi kosztami). Najważniejsze jednak, że na Plenum KZ PZPR w sposób wyraźny zwyciężył ten drugi styl myślenia. Ale to jeszcze nie znaczy, że zapasów z zapasami już nie będzie. Pozostaje bowiem sprawa naj-

trudniejsza — przeniesienie tego stylu myślenia do świadomości wszystkich, którzy mają w przedsiębiorstwie coś do czynienia z gospodarką materiałową i oszczędnością. A to oznacza w praktyce całą naszą załogę.

Teraz już telegraficznie o innych tematach poruszonych na Plenum. W obecności przedstawicieli Krakowskiego Ośrodka Kształcenia Ideologicznego oraz lektorów Komitetu Zakładowego Partii zainaugurowano rok szkolenia ideologicznego w MPK. Podkreślano, że w szkoleniu masowym spośród czterech tematów najważniejszy jest związany z deklaracją ideowo-programową PZPR „O co walczymy, dokąd zmierzamy”. Z uznaniem mówiono o powołaniu przy KOKI Szkoły Aktywnego Robotniczego. Ze różnicowaną oceną spotkały się wśród lektorów materiały propagandowo-informacyjne: wskazywano na podniesienie ich jakości oraz różnicowanie treści i formy, narzekano na zbyt długą drogę informacyjną nt. najbardziej bulwersujące społeczeństwo. Ta część zebrania, postulująca m. in. bank informacji bieżącej przerodziła się w „mini-zapasy” z reprezentantem KOKI, któremu i niżej podpisany przypomniał, co w ośrodku przy ul. Grabarskiej było kiedyś do wglądu. Zakończyły się one dobrze dla obu stron — lektorzy uzyskali przyrzeczenie najszybszego z możliwych dostępu do źródeł, przedstawiciel KOKI przekonał, że może na nich liczyć. Padły też wnioski szersze, np. lektor KZ A. Kochan przypomniał, że lektoraty tak długo nie będą polegały na żywej dyskusji, dokąd środki masowego przekazu spóźnią się będą z informacją, a odłogiem leżeć będą tak ważne problemy jak reforma gospodarcza, sprawy podnoszenia jakości, konsultacje społeczne.

Ponadto Plenum przyjęło informację o pracy w III kwartale br. Egzekutywy i Sekretariatu KZ PZPR oraz plan pracy na IV kwartał. Wybieramy z informacji jedną — po jubileuszu naszej „konkurencji” — „Sygnałów Tygodnia” kolejny sukces zespołu Działu Radio-wo-Prasowego — uzyskanie najlepszej w Podgórzu oceny Dzielnicowej Komisji Kontroli Partyjnej przez Rozgłośnię Zakładową MPK. Gratulujemy. (aml)

Argumentów załogi nie da się podważyć

(Dokończenie ze str. 1)

obecnej nie została załatwiona.

Odnosnie systemu wynagrodzenia, dyrektor stwierdził, że w obecnych warunkach przy stosowaniu Uchwały 135, zostały wykorzystane wszystkie możliwości w zakresie modyfikacji wynagrodzeń. Dalsze bazowanie na tej Uchwale jest niemożliwe. Przedsiębiorstwa wprowadzające nowe systemy wynagrodzeń oferują pracownikom dużo wyższe stawki godzinowe, stąd też odczuwa się coraz większe trudności z pozyskaniem chętnych do pracy w MPK. Duży jest również odpływ pracowników już zatrudnionych ze względu właśnie na płace, a bez względu na szeroką akcję socjalno-bytową. Zachodzi więc konieczność wprowadzenia w przedsiębiorstwie zakładowego systemu wynagradzania, zgodnie z Ustawą z 26 stycznia br., który umożliwiłby podwyżkę wynagrodzeń. Brakuje jednak rozporządzenia wykonawczego Rady Ministrów do wprowadzenia tej Ustawy w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej. Sprawa rozbija się też o dodatki stażowe i gratyfikacje, które w Ustawie tej oblicza się od najniższego wynagrodzenia. Przedsiębiorstwa komunikacyjne i Federacja Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej domagają się pozostawienia tych składników na dotychczasowych zasadach jako specjalne uprawnienie obowiązujące jeszcze w latach przedwojennych.

Wiceminister przedstawił w wymienionych sprawach stanowisko resortu. Sprawa dotacji przedmiotowej powinna

być dla przedsiębiorstwa załatwiona pozytywnie. Ministerstwo finansów przydzieliło dodatkową dotację dla Krakowa w wysokości 200 mln złotych, w której to sumie głównie powinno partycypować MPK. Ministerstwo zwalnia również MPK, od wpłaty 20 procent wartości dostarczonego taboru tramwajowego i autobusowego w roku bieżącym, co daje kwotę ponad 80 mln złotych. Jeżeli chodzi o FAZ, to przyrzeka podjąć rozmowy na ten temat w Ministerstwie Pracy, Płac i Spraw Socjalnych, jak bowiem twierdzi MPK za późno złożyło odwołanie i dlatego sprawa zwolnienia go z odprowadzenia na FAZ nie została jeszcze załatwiona. Kopie pism w tej sprawie jakie są w posiadaniu przedsiębiorstwa mówią jednak o innym, że sprawa odwołania, przekazana została do odpowiedniej instancji i w odpowiednim terminie.

Odnosnie do zakładowego systemu wynagrodzeń, wiceminister W. Kulczyński, przedstawił projekt rozporządzenia Rady Ministrów, uzgodniony z Ministerstwem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych, który po konsultacji z Federacją Związków Zawodowych, zostanie przedłożony pod obrady Rady Ministrów. Według tego projektu, dopuszcza się w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej, a więc i w MPK wprowadzenie zakładowych systemów wynagradzania.

Sprawę dodatku za staż pracy, gratyfikacji i nagrody jubileuszowej także reguluje wspomniane Rozporządzenie R. M. (którego język prawniczy, dostępny tylko fachowcom zwalnia nas od cytowania).

Mocna argumentacja i jednoznaczne stanowiska

Zastępca dyrektora Stanisława Kostro, stwierdza, że sytuacja w zatrudnieniu wiąże się nierozzerwalnie z sytuacją placową. Jest zbyt duża fluktuacja załogi, równocześnie niższy niż w latach ubiegłych przyrost nowych pracowników. Inne przedsiębiorstwa w Krakowie, w przeciwieństwie do MPK, podwyższają stawki. Od lipca br., odczuwa się nasilenie podań o zmianę pracy. Przeprowadzane rozmowy potwierdzają, że ludzie odchodzą, by gdzie indziej lepiej zarobić. Wiceprzewodniczący Rady Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej i równocześnie wiceprzewodniczący Zarządu tego Związku w MPK Janusz Litwinski, nawiązuje do spotkania na temat plac, jakie odbyło się 7 sierpnia br. w Ministerstwie Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i., pretensje są nadal stwierdza. Jeżeli projekt zmian placowych w pierwszej części jest do przyjęcia, (Ustawa z 21 stycznia br.) to w drugiej nie. Bo jakże to mamy rozumieć.. skoro więcej dajesz... mniej dostajesz. Wiceprzewodniczący Rady Przedsiębiorstwa Stanisław Majka nawiązuje do kart — uprawnień przysługujących w niektórych zawodach. Z tytułu posiadania jej w każdym roku pracownik otrzymuje dodatkowo jednorazowe pobory, a pracownikowi MPK pierwsza gratyfikacja przysługuje po 10 latach. Nie mamy kart, a i te uprawnienia, które mamy, to się nam jeszcze zabiera. Sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbel krytykuje zbyt długie załatwianie spraw placowych.

Załoga zarzuca nam, że nie wychodzimy z jej postulatami. W sytuacji, o jakiej tu usłyszeliśmy, to młoda załoga zyska, a stara będzie uciekała z przedsiębiorstwa. Przewodniczący Zarządu NSZZ Pracowników MPK Janusz Litwinski uważa że odprowadzanie na FAZ jest krzywdzące dla załogi MPK. W innych przedsiębiorstwach produkcyjnych są przeciw zwolnienia procentowe na wzrost produkcji. Nam rosną usługi, płace nie. Załoga nasza widzi, co dzieje się w innych przedsiębiorstwach. W HiL na przykład dodatki stażowe wynikające z karty hutnika biorą już po dwóch latach pracy. Dla nas ważna jest wysokość podstawowych poborów. Pierwszy sekretarz POP w ZAW Michał Małek mówi: nie spotkaliśmy się, aby biadolić czy żądać, ale podzielić się naszymi problemami. Lawina nie kontrolowanych cen rozłożyła przedsiębiorstwo. Jestem kierowcą i żeby więcej zarobić, to dwa miesiące wypracowuję w jednym. Pracując na zapleczu, w kanale, otrzymuje tylko 12 tysięcy złotych. Co to jest? Za miesiąc naszym fachowcom oferują wyższe pobory i perspektywę wyjazdu na eksport. Podatek na FAZ powinien pozostać w przedsiębiorstwie na świadczenia socjalne dla załogi. A jeżeli chodzi o gratyfikację, to nie ma zakładu, który by jej nie miał. Zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej Stanisław Kowalczyk: sprawa gratyfikacji to nie tylko sprawa przywilejów, ale również stabilizacji załogi. Od narady czerwcowej trzymamy załogę w nadziei mówiąc, że... od nas sprawa wyszła wyżej i od tego zależy wprowadzenie nowego sy-

stemu wynagrodzeń. Na dzień dzisiejszy nie mamy już żadnych rezerw placowych. Kierownik ZTH Julian Pilszczek zapytuje dlaczego ranga pracownika przedsiębiorstwa komunikacyjnego odstaje od rangi zawodu górnik czy nauczyciela. Niepokoi nas zjawisko zwalniania się ludzi z pracy, nawet forma porzucania jej się im opłaca, bo i tak za miesiąc czy dwa w innym przedsiębiorstwie otrzymają większe zarobki. W konsekwencji stwarza to zagrożenie w wykonywaniu usług na rzecz miasta. Na temat przedstawionego nowego systemu płacy trudno jeszcze mówić, ale gratyfikacja i wysługa, to jak karta tramwajowa.

Przedstawiając zaproszonym przedstawicielom władz trudną sytuację w zakresie zasobów finansowych MPK i stanowisko jego kierownictwa administracyjnego i społeczno-politycznego, dyrektor T. Trzmiel zaznaczył, że jest wyrazicielem załogi w przedstawionych kwestiach. „To nasza słuszna argumentacja” — stwierdził — chcielibyśmy, aby przekazana została w Ministerstwie Pracy, Płac i Spraw Socjalnych”.

Czy kilkunastogodzinne rozmowy przyniosły efekty? Tylko częściowe. Już dziś wiadomo, że przedsiębiorstwo otrzyma dodatkową na swoje potrzeby dotację. Jest również nadzieja zwolnienia go w roku bieżącym z odprowadzenia pieniędzy na FAZ. Sprawa nowych stawek plac, jak również nowego sposobu obliczania wysługi lat i nagród jubileuszowych pozostaje jeszcze w toku załatwiania.

MARIA BUBACZEWSKA

Uchwała IV Zebrania Delegatów MPK w Krakowie

Kontynuując podjęte na II Zebraniu Delegatów (29. 09. 1983) działania zmierzające do urealnienia koncepcji rozwoju MPK w Krakowie, po wysłuchaniu wypowiedzi przedstawicieli władz miasta i osób odpowiedzialnych za rozwój komunikacji zbiorowej w aglomeracji krakowskiej — jak też przedstawicieli Samorządu MPK, a także uwzględniając:

● pilną potrzebę przełamania impasu, jaki notujemy w zakresie jednoznacznego określenia koncepcji rozwoju komunikacji zbiorowej;

● pilną potrzebę określenia nie tylko realnej koncepcji, ale również wyznaczenia środków i realizatorów konkretnych inwestycji z równoczesnym ustaleniem jednego silnego dysponenta realizującego ową koncepcję;

● interes załogi naszego przedsiębiorstwa, którego plany rozwojowe uzależnione są od realnych planów m. Krakowa, a ich brak odbija się na jakości świadczonych usług;

Zebranie Delegatów uchwala, co następuje:

§ 1.

1. Zwracamy się z wnioskiem do Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa, aby na jednej z sesji Rady przedstawiło problem komunikacji masowej krakowskiej aglomeracji, tak aby:

1) przyjąć uchwałę wyznaczającą wieloletni i etapowy plan rozwoju komunikacji zbiorowej w Krakowie;

2) stosownie do tego planu wyznaczyć odpowiednie środki z budżetu terenowego oraz domagać się finansowania podstawowych inwestycji komunikacyjnych z budżetu centralnego, stosownie do rangi miasta;

3) określić podstawowe warunki organizacyjne i rzeczowe realizacji inwestycji komunikacyjnych, w tym m. in.:

— organizacyjne skoncentrowanie faz procesu inwestycyjnego w jednym ręku;

— obligatoryjne wyegzekwowanie od przedsiębiorstw krakowskich udziału w procesie realizacji inwestycji komunikacyjnych poprzez np. wydelegowanie fachowych pracowników w proporcji 1 na 1000 zatrudnionych do stałej grupy roboczej;

2. Prosimy o zaproszenie naszych przedstawicieli na sesję Rady poświęconą tej tematyce, a także na obrady komisji branżowych.

Mamy nadzieję, że w sprawie tej Rada i jej komisje wykorzystają radnych — pracowników MPK.

3. Wnosimy, by plany roczne i wieloletnie podejmowane przez dzielnicowe i gminne rady narodowe ujmowały tematykę komunikacji masowej na danym terenie, a nadto — by rady te zwróciły szczególną uwagę na sferę realizacji inwestycji i przedsięwzięć z zakresu komunikacji masowej.

§ 2.

1. Wnosimy, aby prezydent m. Krakowa rozpatrzył następujące postulaty:

1) zlecić opracowanie szczegółowego studium komunikacyjnego dla miasta Krakowa i na tej podstawie przedstawić koncepcję rozwoju komunikacji masowej. Opracowanie to winny cechować:

— wszechstronne i pełne uwzględnienie dotychczasowych doświadczeń;

— etapowanie zadań tak rozłożone, by poszczególne rozwiązania częściowo stanowiły w przyszłości spójną część zaplanowanego systemu;

— dopracowany układ tras i linii ujmujący wszystkich przewoźników.

2) należy w całości wdrożyć Zarządzenie nr 7 ministra administracji i gospodarki przestrzennej z dnia 6. 06. 1984 r. w sprawie ustalenia zakresów działania wydziałów urzędów wojewódzkich w zakresie programowania, projektowania i planowania układu transportowego, w tym szczególnie komunikacji zbiorowej;

3) ustalić faktycznego jednego zarządcę dróg w mieście, który w pełni odpowiedzialny byłby za drogi i ciągi komunikacyjne niezależnie od ich statusu prawnego (własnościowego) i który odpowiadałby za wszelkie roboty dotyczące dróg, w tym: naprawy i modernizacji oraz zieleni.

4) podjąć działania w celu uzyskania dalszych obiektów drogi bezinwestycyjnej, które po pełnej adaptacji służyłyby potrzebom MPK.

2. Postulujemy, aby realizując wnioski z ust. 1 uwzględnić następujące tematy:

— rozważyć, by przyszły tramwaj był bardziej oszczędnym środkiem przewozowym;

— rozliczyć realizację wniosków przedstawionych przez MPK naczelnikom dzielnic dotyczących modernizacji układu komunikacyjnego na ich terenie;

— podjąć temat lokalizacji w rejonie ul. Wierzyńskiej zajezdni tramwajowej i podstacji trakcyjnej, wydzielając na ten cel odpowiednie środki;

— podjąć doraźną decyzję w sprawie budowy linii tramwajowej na ul. Meissnera;

— wyprowadzić spółdzielnię „Florina” z ul. Kołetek celem umożliwienia podjęcia realizacji podstacji „Krakowska”;

— rozważyć możliwość wprowadzenia do układu komunikacyjnego m. Krakowa trolejbusu etapując jego ewentualne wdrożenie;

I etap, to tereny rekreacyjne, aleje 3 Wieszczów,

II etap, jako system uzupełniający komunikacji zbiorowej po zastosowaniu systemu premetra w komunikacji szynowej;

— stworzyć system szkolenia dla potrzeb działalności MPK na poziomie szkoły średniej i pomaturalnej.

§ 3.

1. Zobowiązuje się dyrektor MPK do pełnego udziału w realizacji postulatów i wniosków Zebrania zawartych w § 1 i 2 Uchwały, w tym głównie:

— udostępnienie Radzie Narodowej m. Krakowa oraz prezydentowi wszelkich niezbędnych materiałów, ekspertyz i wyników badań własnych — stosownie do potrzeb;

— aktywny udział w przygotowaniu i realizacji tematów z uchwały — stosownie do kompetencji i możliwości.

2. Rada Pracownicza MPK winna:

— przekazać wnioski IV Zebrania Radzie Narodowej i prezydentowi m. Krakowa ustalając możliwość i sposób ich realizacji;

— śledzić stan prac nad realizacją i wdrożeniem realnej koncepcji rozwoju komunikacji masowej w m. Krakowie — informując załogę o postępującym stanie prac;

— przygotować materiał na kolejne zebranie delegatów, tak by w ramach przyjętego przez Radę Narodową m. Krakowa planu rozwoju komunikacji masowej umiejscowić i urealnić plan rozwoju przedsiębiorstwa.

3. Rada Pracownicza oraz dyrektor MPK zapewnią takie warunki do gospodarowania, aby — w ramach obowiązującego systemu ekonomicznego załoga miała możliwości wygospodarowania rokrocznie co najmniej 10 proc. zysku, z czego na fundusz rozwoju przekazywać maksymalnie możliwą kwotę — przez to przedsiębiorstwo mogłoby realizować własne przedsięwzięcia inwestycyjno-remontowe, zgodnie z planem przyjętym na II Zebraniu w dniu 29. 09. 1983 r.

Uchwałę podpisali:

Sekretarz
IV Zebrania Delegatów
ZBIGNIEWA
PROSKURNICKA
Przewodniczący
IV Zebrania Delegatów
ANDRZEJ KOCHAN



IV Zebranie Delegatów w MPK

(Dokończenie ze str. 1)

koncepcję, o stworzenie jednolitego planu rozwoju komunikacji, o modernizację istniejących układów komunikacyjnych. Temu tematowi poświęcone było bowiem 4 Zebranie Delegatów Samorządu Pracowniczego. Zebranie z udziałem najwyższych władz miasta, zaszczylił także swą obecnością członek Biura Politycznego, prof. Hieronim Kubiak, który stwierdził, że już nawet nazywany jest „członkiem Biura o komunikacji”.

Red. Leszek Mazan z PAP zauważył, iż w Krakowie jest nietypowo, bo Rada Pracownicza ingeruje w sposób gospodarowania i zarządzania całym miastem. No cóż, komunikacja to życie całego miasta. I nie była to ingerencja, a przedstawienie stanowiska MPK wobec materiałów i planu rozwoju.

Przebieg zebrania świadczył o poważnym traktowaniu tego problemu. Zdziwiło ogromne zdyscyplinowanie zebranych, nierozwładanie tematu, przestrzegania 5 minut zabierania głosu i mówienia o tym, co dotyczy komunikacji w mieście. Nikogo nie może bowiem zadowolić głos głównego architekta miasta, o tym co się robi, bo to jest właśnie działanie doraźne, bez perspektyw rozwoju komunikacji. Nie można bowiem chyba poważnie traktować zapowiedzi budowy nowej zajezdni tramwajowej na

ul. Łokietka, gdy tymczasem nie ma jej w pięcioletnim planie rozwoju, i najpierw trzeba by zaplanować doprowadzenie do niej torów tramwajowych. Co tymczasem dzieje się z opracowanymi już projektami budowy zajezdni chociażby na Małej Górze? Za projekt zapłacono, a wiadomo, że nie takiego tam budowane nie będzie. To właśnie w naszym przedsiębiorstwie zainteresowano się projektem. Jeden z dyskutantów, Julian Piłszczek wskazał na jego przydatność po niewielkich korektach do budowy przynajmniej nazwijmy to minizajezdni w okolicach ul. Wierzyńskiej. Taka lokalizacja logiczna jest też i dlatego, że w tym rejonie jest duża koncentracja linii, wielkich inwestycji przy budowie torowiska nie trzeba było podejmować.

Na konferencji pojawiło się także pytanie: co z tramwajem czeskim? Czy będziemy go kupować? Niebawem przestaną być kupowane pojedyncze ikarusy, może by tak właśnie czeską tatrę sprowadzić? Dla przykładu. O zabytkach i wartości kulturowej Drezna dyskutować nie trzeba. Nie dyskutowano też w NRD, 11 tamtejszych zajezdni obsługuje 800 wagonów zakupionych właśnie w Czechosłowacji. Tam wiedza, że zajezdnia jest nie tylko po to, by tramwaje w niej stały, ale, by były tam przeglądane i naprawiane. Tymczasem w Biurze

Rozwoju Krakowa panuje opinia, że... miejsca to my w zajezdniach mamy dość i tylko Podgórze może pomieścić... 450 jednostek. Szkoda, że ta opinia nie jest oparta na znajomości pracy w nocy w zajezdniach i zajmowanym miejscu przez nowy tabor. Może też ktoś by się zainteresował jak to się ma do przepisów przeciwpożarowych. A efektywny przegląd taboru, to także sprawa miasta.

Sposób rozwiązywania przez MPK problemów nie tylko wewnętrzzakładowych, ale i komunikacyjnych w mieście ocenił prof. H. Kubiak: „Dla mnie najważniejsza jest decyzja wewnętrzna, rzetelne myślenie, co w sytuacji pozornego bezładu i możliwości zrobić rzeczywiście można. To pozornie są tylko krakowskie sprawy, w istocie dotyczą koncepcji wszystkich służb komunalnych w polskim systemie państwowym. (...) Towarzysze pokazali, na przykładzie własnego przedsiębiorstwa, co znaczy formuła: wiedzieć, chcieć, móc. Każdy kto nie ma bielsza na oczach musi pochylić głowę z szacunkiem przed waszą załogą. (...) Musimy pokonać podziały resortowe, musimy pokonać typ myślenia, że każdy ma rację ostateczną. Sądzę, że wy to potraficie, wierzę że Rada Narodowa, która jest tu gospodarzem, musi być strażnikiem jednolitej koncepcji”.

FILOMENA SERWIN

Gdzie, kto i za ile?

Cokolwiek by się wzięło pod uwagę — najsilniejszym motywem zachęającym do wydajniejszej pracy i do pracy w ogóle dla większości osób pozostanie wysokość oferowanych przez daną firmę zarobków. Czynnikiem tej niejednokrotnie decyduje o wyborze zawodu — bez względu na to czy jest on atrakcyjny czy mniej ciekawy. Mało kto zaprzeczy, że właśnie zarobki stanowią też dziś „przynętę” dla młodych ludzi przyjmujących się do pracy w MPK. Mam przed sobą dane o średnich zarobkach różnych grup zawodowych w kilku przedsiębiorstwach komunikacyjnych w Polsce. Z ich analizy wynika jednoznacznie, że krakowskie MPK znajduje się pod tym względem w krajowej czołówce. Oto niektóre z tych danych. Ogółem dla całego przedsiębiorstwa najwyższą średnią płacę miesięczną za rok 1983 miało WPK katowickie — 14 720 zł, natomiast już na drugim miejscu uplasowało się nasze MPK ze

średnimi zarobkami 14 216 zł. Kwota ta wzrosła w stosunku do 1982 r. o 22,1 proc. Robotnicy w ub. roku najwięcej zarabiali także w WPK Katowice, zaś nasi zajęli drugie miejsce ze stawką miesięczną 14 367 zł. Jeśli zaś chodzi o grupę motorowych i kierowców autobusowych to zdystansowaliśmy wszystkie wymienione w zestawieniu przedsiębiorstwa i przewoźnicy z następującymi stawkami: motorowi — 16 676 zł, kierowcy autobusowi — 20 550 zł, przy wzroście o 27,5 proc. od roku poprzedniego. Konkludując — jeśli wierzyć omawianej tabeli — jesteśmy na jednym z pierwszych pozycji w kraju i wyprowadzamy takie „metropolie” komunikacyjne jak Warszawa, Wrocław, Gdańsk, Łódź, a w grupie motorowych i kierowców także Katowice. Słowem: jeżeli decydować się na pracę w miejskiej komunikacji — to tylko w Krakowie!

WIESŁAW MAGIERA



Fot. STANISŁAW TYRAN

Seniorzy w Osieczanach

Jak co roku, w jesiennym plenerze, na terenie MPK-owskiego Ośrodka w Osieczanach, odbyło się 13 października spotkanie seniorów — emerytów i rencistów, byłych pracowników MPK. Spotkanie to zorganizowane zostało z okazji zakończenia sezonu turystycznego, oraz obchodzonego „Dnia Seniora”.

Tradycyjnie, naszym seniorom dopisała pogoda. Było wprawdzie bardzo zimno, ale świeciło słońce. Dopisał też urodzaj grzybów, których nabierano pełne kosze. Najwięcej jednak osób, może dlatego, że było bardzo zimno, skupiło się przy płonącym ognisku. Pieczono w nim przywiezione z Krakowa porcje kielbasy. Obiad składał się z pieczonych w ognisku ziemniaków, również z kielbasą i wspaniałego jak zwykle białego żurku, którego otrzymać można było nawet dodatkową porcję. Zabrana po drodze z Sułkowiec czteroosobowa kapela — „Sułkowieckie baciary”, rozweselała wszystkich grą na instrumentach i dowcipnymi przyspiewkami. Pomagała im w tej artystycznej działalności, śpiewając własne utwory, znana wszystkim z poprzednich spotkań, pani Stanisława Wypychowa.

W Osieczanach przy ognisku pojawili się też dyrektor MPK — Tadeusz Trzmiel i zastępca dyrektora — Stanisława Kostro. Od razu zrobiło się jeszcze bardziej rodzinie, a pod adresem dyrekcji popłynęło wiele ciepłych słów podziękowania za całoroczną opiekę i piękne wycieczki. Proszono, aby rok przyszedł nie był gorszy od tego i aby mogli skorzystać chociaż z jednej wycieczki zagranicznej — do Budapesztu.

Wiele padło podziękowań szczególnie pod adresem Jana Jedynaka i Marcina Szczygła, za całoroczną ofiarną pracę, przede wszystkim za kontakt z ludźmi najbardziej potrzebującymi opieki i pomocy, byliśmy pracownikami MPK. Równocześnie przyrzeczono, oczywiście w ramach przepisów i tego na co przedsiębiorstwo będzie stać, że program wycieczek w roku przyszłym nie będzie skromniejszy niż był w roku bieżącym. Na koniec złożono życzenia wszystkim zdrowia, pogody ducha i wszystkiego dobrego, również dla rodzin.

(M. B.)

Zdali egzamin

(Dokończenie ze str. 1)

drugą organizacją w województwie miejskim krakowskim. Nie są to tylko pobożne życzenia, ale realne szanse. Od samej młodzieży zależy, czy będzie liczącą się w mieście.

Bodajże najwięcej miejsca dyskutanci poświęcili sprawom mieszkaniowym, bo też to chyba dla nich najważniejsze zagadnienie. Młodzieżowe budownictwo patronackie na skutek barier administracyjnych w pewnym momencie załamało się. Nie znaczy to wcale, że u nas w przedsiębiorstwie powstała pustka. Problem podjęła administracja przedsiębiorstwa. Postęp może nie taki jak chcielibyśmy, ale jest. Chociażby wywłaszczony teren przy ul. Łużyckiej, gdzie trwa zagospodarowywanie placu budowy. W opracowaniu jest koncepcja inwestycji przy ul. Teligi. Przewidywany termin to koniec bieżącego miesiąca. Do tematu budownictwa mieszkaniowego zarówno patronackiego jak i zakładowego powróć jednak w jednym z następnych numerów gazety.

Dotychczasowy szef komisji turystyki i sportu miał trochę pretensji, iż zainteresowanie tego typu działalnością w Przedsiębiorstwie istnieje tylko z okazji pisania sprawozdań przez Dział Kultury i Sportu. Nie ma współpracy na co dzień, nie uwzględnia się po prostu młodzieży w tego typu działaniach ogólnych w przedsiębiorstwie.

Swoje kłopoty, ale i osiągnięcia ma także Turniej Młodych Mistrzów Techniki, w ostatniej kadencji została powołana rada młodych specjalistów. Pilną sprawą na dziś dla nowych władz młodzieżowych jest uaktywnienie TMMT, stworzenie jasnych przepisów, doprowadzenie do sytuacji, by twórcy mieli autentyczną pomoc specjalistyczną, odpowiedni atestowany materiał do swoich prototypów, kontrolę wdrażania i prawidłowość opłacania przyjętych pomysłów. W nowej kadencji będzie nadal organizacją patronowała Koła PCK przy MPK. To dobrze, że ta tradycja nie zostanie zarzucona, bo liczy już sobie pół wieku (bo dokładnie tyle minęło od powstania pierwszych drużyn sanitarnych PCK).

Na konferencji organizacja młodzieżowa przekazała trzech swoich członków w szeregi PZPR, byli to: Tadeusz Marzec, Andrzej Rządzik i Jan Walwoda, dwie osoby przyjęte zostały w szeregi ZSMP jako członkowie honorowi: Tadeusz Trzmiel i Tadeusz Walczak.

23 osoby wyróżniono dyplomami i 14 osób otrzymało odznaki „Za Zasługi dla ZSMP Ziemi Krakowskiej”: W. Bak, J. Juniszewski, W. Kardas, M. Korfel, M. Kowalski, M. Małek, R. Mastalerz, W. Panicz, J. Piotrowski, B. Raczek, J. Ryszka, K. Stysiał, A. Turek, A. Włodarczyk. F. S.

Jeszcze raz

„Bez wyjścia”

W odpowiedzi na notatkę prasową pt. „Bez wyjścia” z dnia 20. 8. br. (data wpływu 17. 9. br.) dyrekcja Przedsiębiorstwa Usług Socjalnych i Szkolenia wyjaśnia, co następuje:

1. Przedsiębiorstwo jest samodzielne i działające na podstawie określonych przepisów. Stąd wymogi określone zarówno co do przyjęć na hotel (umowa z przedsiębiorstwami, skierowania pisemne, zobowiązania itp.), jak również określone regulaminem hotelowym, niezbędnym dla zabezpieczenia dyscypliny zakwaterowania. Natomiast niezależnie od wyposażenia pokoi przewidzianego przepisami, mieszkańcy mają pełną swobodę korzystania z prywatnych urządzeń, jak: radia, lodówki, TV, kwiaty, suszarki, magnetofony, akwaria itp. Takie same regulaminy wywieszone są w środkach komunikacji miejskiej i nikt nie podważa ich meritum (choć nie zawsze są dogodne dla pasażera) biorąc pod uwagę potrzebę zabezpieczenia ruchu i jego bezpieczeństwa. I chyba nie na miejscu są kpiny z naszego regulaminu.

2. Sprawa Ob. A. Otrębiak od początku miała charakter specjalny i wyjątkowy. Była załatwiana w uzgodnieniu z tutejszą dyrekcją (pisemnie), natomiast kontrowersje wynikły z niedotrzymania przez zainteresowanych (dyrekcję MPK oraz Ob. Otrębiak) terminu opuszczenia hotelu. Sprawa ciągnie się 3 rok i aktualnie uwzględniliśmy pismo Dyrektora Naczelnego MPK określające ostateczny termin opuszczenia hotelu na 31 XII 1984.

3. Sprawa Ob. M. Orłowskiej przedstawia się następująco: Ob. Orłowska w dniu 28 IX 83 bez zgody tut. dyrekcji (mimo podpisania oświadczenia) wprowadziła dziecko do zakwaterowania zbiorowego. Wezwana przez Kier. Zp. Hotelu zachowywała się arogancko i agresywnie nie starając się o pomoc zakładu pracy choćby tymczasowo. W tej sytuacji otrzymała wypowiedzenie kwatery. Biorąc pod uwagę sytuację wymienionej (okres zimy) oraz prośbę Zesp. Op. Społecznej przedłużono pobyt w hotelu do zakończenia urlopu macierzyńskiego. Wg naszego rozważania i przeprowadzonych rozmów z dz. socjalnym, MPK nie zamierzało wystąpić o pozostawienie Ob. Orłowskiej w hotelu. W związku z odwołaniem sprawy przez zainteresowaną (zapowiadała, że szuka mieszkania i się wyprowadzi) i brakiem poparcia ze strony MPK wypowiedziano ww. kwatery z dniem 15 II 84 z terminem opuszczenia hotelu 1 III 84.

Tak więc bez poparcia zakładu pracy przedsiębiorstwo dało wyraz dobrej woli przetrzymując Ob. Orłowską wraz z dzieckiem pół roku w hotelu mimo skarg współmieszkanek okolicznych pokoi na brak możliwości wypoczynku w nocy. Gdzie tu bezdusność i biurokracja przy ewidentnym łamaniu regulaminu hotelowego i zasad współżycia oraz braku reakcji i poparcia ze strony MPK. Nie odpowiada również prawdziwie cytując Ob. Orłowskiej, że „zostanie wyrzucena na leś”. Pragniemy podkreślić, że pierwsze pismo MPK w sprawie jw. wpłynęło do wiadomości tut. dyrekcji w kwietniu 84, a skierowane było do Ośr. Op. Społ. i nie było tam mowy o pozostawieniu dziecka w hotelu lecz sugestią o oddaniu go do żłobka, do czego przychylaliśmy się. Po długim okresie oczekiwania, na nasz telefoniczny monit w dniu 5 IX 84 otrzymaliśmy pierwsze pismo MPK w sprawie Ob. Orłowskiej z prośbą o warunkowe pozostawienie w hotelu na okres roku (z warunkiem oddania dziecka do żłobka) z przebywaniem dziecka w hotelu sobota—niedziela. Zachodzi pytanie, kto wykazał więcej dobrej woli, hotel, który mimo formalnych wypowiedzeń utrzymywał dziecko przez blisko rok czy zakład pracy?

Zwracamy uwagę, że na przestrzeni wielu lat dziesiątki kobiet urodziło dzieci nie wprowadzając ich do hotelu, gdzie nie ma warunków chowania dzieci przy zakwaterowaniu zbiorowym (zakłócanie spokoju przez dzieci, warunki higieniczne itd.) a tut. przedsiębiorstwo nie ma ani możliwości, ani obowiązku zapewnienia warunków dla zamieszkania rodzin.

Zadaniem przedsiębiorstwa jest zapewnienie hotelu dla pracowników gosp. komunalnej (przy stałej rotacji pracowników) a zmiana hotelu na bloki rodzinne w krótkim czasie uniemożliwiałaby przewidzianą statutem działalność przedsiębiorstwa.

Dyrektor
(—) Mgr Zuzanna Grabowska
Kierownik Zespołu Hotelu
Pracowniczych
(—) Andrzej Witek

OD AUTORKI:

Wydawało mi się, że zawsze trzeba być przede wszystkim człowiekiem, a co za tym idzie, widzieć obok siebie innych zwłaszcza zaś, gdy wymaga tego charakter pracy. I pewno dziś nie narzekalibyśmy tak bardzo na biurokrację i trudną codzienność, gdybyśmy niejednokrotnie okazywali więcej serca a nie patrzyli tylko w paragrafy i przepisy. Myślałam też, że hotele pracownicze są po to, by pracownikom nie posiadającym mieszkania ułatwiać życie, by mogli się tu poczuć bardziej „u siebie”, niż wynajmując pokój prywatnie. Cytowane w artykule przepisy regulaminu kategorycznie temu zaprzeczają.

Smutne też jest, że na ten drugorzędny w artykule nurt odpowiedź jest na pierwszym miejscu. Zaznaczam, że absolutnie nie miałam zamiaru wykpienia regulaminu jako takiego. Wszystkie instytucje funkcjonują przecież w oparciu o niego i daleka jestem od namawiania kogokolwiek do łamania przepisów. Chciałam po prostu wykazać ich archaiczność i absurdalność. Cóż innego można powiedzieć o regulaminie hotelu, w którym głównie występuje zwrot „kategorycznie zabrania się”, a tak rzadko, jeśli w ogóle — „ma prawo”? Co sądzić o przepisach, które regulują kwestie podstawek pod doniczki i miejsca dla kwiatków, a przemierzają sprawy istotne? Zresztą, jak wynika z wyjaśnienia, regulamin większości punktów dziś jest już fikcją. Dlatego więc go nie uaktualniłem redagując przepisy zgodnie z tym, na co już się nawet „pozwala” mieszkańcom? Trzymając np. w pokoju telewizor łamią oni przepisy... za zgodą dyrekcji. Nie rozumiem też, jak trochę miejsca dla małych dzieci w postaci wydzielienia choćby kilku pokoi na ten cel od razu „uniemożliwiłoby” przewidzianą statutem działalność przedsiębiorstwa? Coś tu chyba nie tak. A wracając do tematu głównego — sprawy M. Orłowskiej, choć nie tylko, pozostaje mi niestety powtórzyć — **BEZ WYJŚCIA!**

Zastanawia mnie jeszcze jedno, czy w naszym przedsiębiorstwie rzeczywiście „brak reakcji” na rzeczoną sprawę, czy artykuł przeszedł bez echa czy na któregoś z licznych u nas narad poświęcono mu choćby trochę czasu? Problem mieszkania w hotelu — podkreślam, niekoniecznie tylko M. Orłowskiej czy A. Otrębiak i ich dzieci — pozostał.

TERESA BRANDYS

WTREŚ OSOBISTY SEKRETARZA REDAKCJI:

Kilkuletnie doświadczenie dziennikarskie przyzwyczało mnie już do formalnych wybiegów, jakich chwytają się odpowiadający na krytykę. Dlatego list PUSS przyjąłem spokojnie. Znając działalność socjalną przedsiębiorstw (także tych wyspecjalizowanych), wiem, gdzie ma swoje źródło pewnego rodzaju zubożenie urzędnicze na problemy mieszkańców hoteli pracowniczych — nie zawsze są to ludzie spokojni, często natomiast trafiają nawet przedstawiciele marginesu.

Nie mogę jednak przejść nad pewnymi sprawami do porządku. Dlatego pozwalam sobie na kilka uwag.

W nazwie przedsiębiorstwa, które reprezentuje Dyrektor Zuzanna Grabowska, figuruje pojęcie — „USŁUGA”. Jakże treści ono kryje, pozostaje kwestią do wyjaśnienia. Czy PUSS ma świadczyć usługi swoim zleceniodawcom (czyli innym samodzielnym i samorządnym przedsiębiorstwom), traktując skierowanych „na hotel” (brzydki żargon) jako przedmiot swej działalności? Czy może podmiotem usług ma być człowiek zamieszkujący w hotelu? Oto problem do rozstrzygnięcia w naszej socjalistycznej rzeczywistości.

„Mały słownik języka polskiego” (PWN, W-wa 1974, s. 867): usługa — pomoc okazana komuś (podkr. moje — L.L.), (...), grzeczność, uprzejmość.

Jeżeli ja i dyrekcja PUSS dojdzie do wniosku, iż aktualne jest to drugie rozumienie pojęcia „usługa”, zgodnie właśnie ze „Słownikiem”, to schodzimy na inny pulap argumentów i pozostaje tylko problem pań Otrębiak i Orłowskiej. Jeżeli natomiast dyrekcja nie zgodzi się ze mną (choć może wybrać i wynieście milczenie), proponuję wystąpić do organu założycielskiego o zmianę nazwy przedsiębiorstwa na PPMH — Przedsiębiorstwo Przerobu Miejsc Hotelowych. Zniknie wtedy przedmiot sporu. Jeszcze jedno: w całej tej dyskusji, podkreślam — w tej dyskusji, absolutnie nieważne jest, że jesteśmy samodzielnymi. I samorządni.

Dalej. List zarzuca pani Orłowskiej kłamstwo. Ja natomiast w liście znajduję: „Ob. Orłowska”, „Ob. Otrębiak”, co oznacza dla mnie, że panie te traktowane są przez odpowiadających jako obywatelki. Ponieważ ja, jako obywatel, traktuję panią Zuzannę Grabowską i pana Andrzeja Witka również jako obywateli, więc ludzi równoprawnych w prawach i obowiązkach — muszę wierzyć pani Orłowskiej, choć wierzę pani Grabowskiej. Jeżeli się różnimy w ocenie proszę o tytułowanie „M” — „mieszkanka” bo wtedy jest jasne i według Waszego statutu ma ona mniej uprawnień, a mnóstwo nakazów.

I sprawa ostatnia. Proszę mi powiedzieć, dlaczego narzucać swoim gościom hotelowym regulamin, który tylko „zabezpiecza dyscyplinę zakwaterowania”, a prawie pomija jego uprawnienia i przywileje.

Do spraw merytorycznych częściowo ustosunkowała się Teresa Brandys, więc je pomijam. Liczę natomiast na efekty hasła rzuconego przez „Echo Krakowa”, przedrukowując „Bez wyjścia” — co sądzą o praktykach wszystkich samodzielnych i samorządnych PUSS-ów zainteresowanych, czyli mieszkańców hoteli pracowniczych.

Z poważaniem

LESZEK LASKOWSKI

LISTY

POLEMIKI

OPINIE



W związku z komentarzem związanym z odwiedzinami uczestników kolonii letniej w Ochothnicy Górnej wyrażam ogromne zdenerwowanie i oburzenie tak sformułowanymi, nie sprawdzonymi informacjami, zamieszczonymi w „Sygnatach MPK” z 22 lipca.

1. Nikt jeszcze do tej pory nie wydał zarządzenia i nie zabraniał, w czasie uczestnictwa w jakiegokolwiek wycieczce, wypicia napoju alkoholowego, jeżeli jest to robione z umiarem. Nikt również nie zabronił gry w karty.

2. Dotyczy opisu, cytuję: „Jeden z nich zasnął snem sprawnym...” Powyższy cytat wiąże się bezpośrednio z punktem 1. Wyjaśniam — ten jeden z nich to pan, który pracował na zmianie nocnej i prosto z pracy udał się na wycieczkę.

3. Po przyjeździe na miejsce „tatusiowie” zgodnie z umową z kierownikiem wycieczki udali się do lasu i czekali o wyznaczonej porze w znanym miejscu, jakim jest restauracja w Ochothnicy, dokładnie w czasie przejazdu autobusu w drodze powrotnej do Krakowa, tak, że nie było konieczności wyciągania ich z restauracji (przepraszam, „knajpy”).

4. „Tatusiowie” spożywali obiad w Ochothnicy i w czasie spożywania obiadu przez pozostałych uczestników w Szczawie, usiedli na pobliskim trawniku i nie wydaje mi się, aby gra w karty, jaką prowadzili przy aplauzie innych osób uczestniczących w wycieczce przynosiła ujmę, że to właśnie MPK Kraków tak spędza czas.

5. Nikt nikomu nie zabierał miejsca w autobusie. Po uzyskaniu informacji telefonicznej od organizatora, w związku z wolnymi miejscami w autobusie udającym się do Ochothnicy Górnej, grupa 6 osób, które nie miały dzieci na kolonii w ww. miejscowości udała się tam w celu zbierania jagód i grzybów.

Reasumując: Będę wyraził nadzieję, że wszystkie powyższe uwagi i same sobie, że używanie zdań i określeń nie mających zgodności z prawdą, jak również, co jest najbardziej bolesne w tym, jakobymy zabierali miejsca w autobusie osobom, których dzieci przebywały na kolonii i nie mogły w związku z tym tam się udać jest wysoce niemoralne, obraźliwe i oczerniające. W związku z tym żądam stosownych sprostowań i wyjaśnień całej tej sprawy z informacjami w „Sygnatach MPK” wraz z zamieszczeniem powyższego listu.

Jeden z „tatusiów”
RYSZARD SALAWA

Przepraszam za zwłokę w odpowiedzi — wynika wyłącznie z nawału innych zajęć. Nie zamierzam polemizować, bo w liście p. Salawa potwierdza większość mych uwag. Nie będą to uwagi w stylu — a czy naprawdę organizator miał onych 6 wolnych miejsc, gdyż do tego nie dojdziemy (po ukazaniu się notatki zgłosiło się kilka osób, że zostało „odprawionych” z kwitkiem itp.). Nie będę też powoływał się na inne głosy uczestników wycieczki, oburzonych o wiele więcej niż ja na „tatusiów”, dziękując mi za to, że przy okazji ruszyłem pijacko-karciany temat.

Jestem realistą. Z sympatią śledziłem przed laty uporczywe wysiłki koleżanki redakcyjnej by wesole wycieczkowe autobusy nie pobierały alkoholu. Nie udało się to i chyba nie uda bez klimatu powszechnego potępienia dla wycieczkowiczów-pijaków, którzy terroryzują cały autobus, no bo kto z nimi ma zacząć. Przecież jadą znajomi, kumple, włącznie z organizatorami. W tej sytuacji organizator „nie podskoczy” choćby miał odpowiednie uprawnienia.

Jestem też optymistą. Uważam, na przekór różnym bardzo wysokim gremiom, dla których ważniejsze jest teraz rozwiązanie „problemu” czy piwko serwować od 8.00 czy 13.00 od np. rozwoju komunikacji, iż można. Enigmatyczne dotychczas wzmianki w regulaminach wycieczkowych trzeba wzmocnić. Zakładowy autobus wiozący wycieczkowiczów nie przestaje być mieniem i terenem przedsiębiorstwa, a kierowca i organizator ludźmi, którym firma płaci za przewiezienie „mas” wycieczkowej. Ich zagrożenie ze strony pijaków wcale nie jest abstrakcyjne — wystarczy, by kierowcę silnie klepnąć w rękę i autobus ląduje w rowie, wystarczy, „dla zabawy” huknąć organizatora butelką w głowę lub wyrzucić z wozu.

W tej sytuacji stawiam konkretne wnioski pod adresem dyrektora MPK. Pierwszy dotyczy przestrzegania zasady, iż autobus wycieczkowy jest częścią terenu przedsiębiorstwa, w związku z tym wszelkie napoje alkoholowe należy przekazać organizatorowi w depozyt do zakończenia jazdy w danym dniu. Jak ktoś po przyjeździe na miejsce docelowe będzie się chciał utopić w wodce — to już jego sprawa, przynajmniej współtowarzysze nie będą zdani na odór i wrzaski. Już widzę malcontentów wskazujących, że stosowne pojemniki na depozyto-

we flaszki się nigdzie nie zmieszczą, niech tam. Wniosek drugi zmierza do wprowadzenia możliwości wypraszania na trasie najbardziej aktywnych pijaków z tym, by kompletnych „denatów” podwozić, po kosztach własnych do najbliższej izby wytrzeźwień lub komisariatu MO. Jak sobie taki „turysta” który od 8.00 zakropił piwko czymś mocniejszym uzmysłowi po przebudzeniu, że już zapłacił za nocleg sporo pieniędzy, doliczy pieniądze za dojazd oraz straty w pracy, to drugi raz tak ochoczo za kielszkiem nie sięgnie. Już słyszę oponentów — „denat” nam ucieknie, a tu brakuje kadry, obniżymy nominalny czas pracy, jak się kogoś wozi to się go zawozi itp. Po pierwsze — mimo sporych braków kadrowych nie powinno nam zależeć na pijakach. Po drugie — jak ktoś zapije, to do pracy i tak się nie pcha. Po trzecie — jeżeli następuje rażące złamanie zasad regulaminu, to pretensje można mieć tylko do siebie. Wszystko, co tu napisałem zmierza do jednego — pijackie wycieczkowe powinien raz na zawsze zniknąć z pola widzenia, by dać zdrowo odpocząć innym. A o to, jak zdjąć z naszej kultury odór wody warto chyba zapytać innych Czytelników.

Na koniec kilka uwag szczegółowych do listu p. Salawy, wg zamieszczonych tam punktów:

1. Chyba odpowiedziałem powyżej.
2. Nie wiem jak nazwać to ciągnięcie kolegi po zmianie nocnej na karty i wodę, skoro łatwo było przewidzieć, że „padnie” w nagrzanym autobusie — sadyzmem, głupotą? — w każdym razie nie przysługują koleżeńskie.
3. Znowu nie dojdziemy czy czekaliśmy 5 czy 15 minut na zapraszanie wesolej „6”, w każdym razie żadnych zdobyczy leśnych, co zresztą Panowie ogłaszali, z tego pobytu nie było.
4. To znów sprawa oceny indywidualnej — wywaleni na trawniki przy samej szosie w Szczawie, zmęczeni przeżyciami i obiadem grający w wianusku gapiów w karty na tle autobusu MPK stanowili niewątpliwie znakomitą wizytówkę naszej firmy dla przejeżdżających obok samochodów.
5. Już pisałem — potrzebne tu było szczerze i udokumentowane oświadczenie organizatora — takie do redakcji nie wpłynęło.

Do podsumowania chyba też się ustosunkowałem. Na „pocieszenie” p. Salawie powiem, że nie jestem członkiem licznych stowarzyszeń abstynenckich, w znacnym towarzystwie i z znacznej okazji przed spełnieniem kieli-

cha się nie uchylam. Nawołuję tylko do rozsądku, umiaru i tego, by nikt nikogo w żaden sposób nie dyskryminował lub nie zmuszał z tego powodu, że chciało mu się pochlacić.

Jeden z ojców
ADAM LACH

POCHWAŁA

5 X br. jechałem autobusem MPK Nr 34124 z Dworca Głównego o godz. 14.46. Z przyjemnością opisuję to, co należy do rzadkości, a to: punktualność odjazdu, uprzejmość, kulturę jazdy, umożliwienie spóźnialskim wejścia do autobusu — a w takich momentach serdeczny uśmiech na twarzy i elegancki gest zapraszający do wejścia, udzielenie pomocy osobom starszym.

Jestem codziennym pasażerem linii 105 i od dłuższego czasu obserwuję wszystkich kierowców tej linii.

Życzę Wam tylko takich kierowców, którzy poczuwają się i znają swoje obowiązki, a co do pozostałych proponowałbym przeprowadzić selekcję i pozostawić tylko tych, jak ten z numerem służbowym 3016. Tego życzę z całego serca.

FRANCISZEK MIKOŁAJCZYK
ul. Woronicza 13/2
Kraków

PODZIĘKOWANIE

Grono pedagogiczne i pracownicy PZW nr 3 składają serdeczne podziękowania Zarządowi Zakładowemu ZSMP w krakowskim MPK za życzenia z okazji święta oraz stałą i życzliwą opiekę nad naszymi wychowankami.

Szczególnie jesteśmy wdzięczni za udostępnienie naszym uczniom miejsc na czasach zakładowych w okresie wakacji, a także umożliwienie organizacji ciekawych, atrakcyjnych wycieczek autokarowych.

W imieniu wszystkich dzieci naszego zakładu dziękujemy za podarunki ofiarowane z okazji imprez szkolnych i świąt dziecięcych.

Waszej Organizacji życzymy sukcesów wychowawczych w imię dobrej Polski (...)

Związek Nauczycielstwa Polskiego Zarząd Ogniska Nr 92 przy Państwowym Zakładzie Wychowawczym nr 3, Samorząd Szkolny, Dyrektor Zakładu mgr STEFANIA PSZCZOŁA.

Pożegnanie poborowych

15 października br. w Zajeźdźni Autobusowej Wola Duchacka odbyło się uroczyste pożegnanie, przez kierownictwo i kolektyw społeczno-polityczny Zakładu, poborowych. 25 młodych pracowników, w większości wychowanków naszej Przyzakładowej Szkoły — M. Bawilowski, J. Bigaj, S. Brzyszczyk, J. Bujak, J. Cebularz, B. Chleba, A. Dąbrowski, B. Grabowski, W. Hojna, A. Kłys, W. Kopeć, B. Koszycki, J. Książek, B. Kumela, M. Nędza, M. Niechciał, R. Orzechowski, J. Paternoga, Zb. Piszezek, M. Skotniczny, J. Starowicz, R. Strózik, St. Szablowski, K. Ślusarczyk i K. Żupnik — opuści w najbliższym czasie Zajeźdźnię, by spełnić obowiązki wobec ojczyzny.

„Wojsko jest szkołą życia” — powiedział między innymi kierownik, Antoni Goc, zachęcając równocześnie przyszłych żołnierzy, by podnosili swoje kwalifikacje w ramach różnych wojskowych szkoleń. Dziękując im za dotychczasową pracę dla Zakładu, podkreślił, że będą tu oczekiwać w odbiorze służby, a także zaproponował wymianę korespondencji, prosząc, by z wojska, z perspektywy czasu podzielili się uwagami o pracy i jej organizacji na Woli.

Wszyscy poborowi otrzymali upominki ufundowane przez Zarząd ZSMP i kierownictwo ZAW. Spotkanie odbyło się w ramach programu stabilizacji załogi, a zorganizowali je XV Koło ZSMP i sekcja pracownicza Zakładu. (t)

Bez komentarza

Rzecz o nocnej „4” — czyli jak to było z jej kursami z placu Centralnego, pewnej nocy z niedzieli na poniedziałek. Przewidziana w rozkładzie jazdy o 1.11 odjechała, bagatelka, tylko 17 minut później (1.28). O godz. 1.47 nie jechała w ogóle (za to po interwencji, już we wtorek pojawił się komunikat, że kurs nie odbywa się ze względu na brak... taboru). Kolejna — kurs o 2.34 — pojechała o 2.40, co wcale nie było spóźnieniem ze strony motorniczego, bo według swojego grafiku powinien na odjechać jeszcze o 4 minuty później (2.44). O godz. 2.55 tramwaj pojechał zgodnie z rozkładem jazdy umieszczonym na przystanku. Tu pomyślano widocznie o spóźnialszych na kurs o 2.44. Obie te „4” czekały już od 2.25. Jak wyglądały pozostałe kursy? Pasażer — z przypadku kontroler, zrażony jej kapryśnością skorzystał w końcu z taksówki. (t)

Kronika wypadków — wrzesień

● Kierowca autobusowy Jerzy Piaseczny z ZAC, 3 września br., pracował na linii 139. W czasie gdy sprzedawał bilety, nieatrakcyjny pasażer zatoczył się i traciąc równowagę, całym ciężarem swojego ciała, oparł się o uchylone drzwi kabiny, w wyniku czego drzwi otworzyły się szerzej i przyniotły prawą rękę kierowcy. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

● Robotnik torowy Andrzej Ślodziński z ZTO, 9 września br., pełniąc obowiązki p.o. brygadzysty, przy koszeniu trawy, między torowiskami w ulicy Kubańskiej — ubezpieczał pracę. W pewnym momencie cofając się tyłem, potknął się na nierówności terenu i upadł doznając skreślenia stawu skokowego lewej nogi. Przyczyną wypadku było niezachowanie odpowiednich środków ostrożności przez samego poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 10 dni.

● Radca prawny Teresa Juszczyńska, 10 września br., otwierając w pomieszczeniu Zespołu Radców, górną część szafy dwuczęściowej, została uderzona skrzydłem drzwiczek w głowę. Poszkodowana doznała stłuczenia głowy. Przyczyna wypadku obiektywna. — Naturalne zniszczenie zawiasów szafy. Zwolnienie lekarskie — 4 dni.

● Mechanik napraw pojazdów samochodowych Hieronim Wielgosz z ZAC, 12 września br., podczas podnoszenia autobu-

su przy pomocy podnośnika hydraulicznego wraz z dźwignią do napędu silnika, na skutek wypadnięcia dźwigni z otworu mechanizmu tłoczyska podnośnika, siłą rozpędu uderzył prawą ręką o krawędź kanału i doznał stłuczenia czwartego palca tej ręki. Przyczynami wypadku były: uszkodzona dźwignia podnośnika, brak zastępczego pręta, lub dźwigni w wyposażeniu narzędzi, dopuszczenie przez wydawcę wypożyczalni podnośnika nie posiadającego sprawnej dźwigni, nienależny nadzór ze strony mistrza odpowiedzialnego za pracę narzędziowni, niezachowanie przez poszkodowanego należytej uwagi podczas unoszenia wozu. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

● Motorniczy Aleksander Sowa z ZTP, 26 września br., prowadząc tramwaj linii 18-01 z Cichego Kąca w kierunku ulicy Dajwór, przy placu Wiosny Ludów, najechał na ruszający z przystanku tramwaj linii 6. W wyniku zderzenia wymieniony doznał stłuczenia klatki piersiowej o pulpit sterowniczy. Wina poszkodowanego. Rażące nieprzebranie poddawanie obowiązku jakim jest utrzymanie odległości pomiędzy składami wozów, a w szczególności przy dojeżdżaniu

na przystanku. Poszkodowany w dalszym ciągu przebywa na zwolnieniu lekarskim.

● Kierowca autobusowy Józef Wóznicka z ZAW, 25 września br., podczas sprzątania wozu na końcówce przy ulicy Piaseczystej, uderzył głową o wspornik barierki pionowej, co spowodowało jej rozcięcie. Przyczyną wypadku była nieostrożność poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

● Kierowca samochodu ciężarowego marki „star” z ZTS, 29 września br., po podjęciu dłuższej do samochodu, podnosząc się, uderzył głową o ogranicznik lewej burty, doznając rany ciętej naskórka głowy. Przyczyną wypadku było niezachowanie ostrożności przez poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

● W dziale BHP dokonano oceny sytuacji w zakresie wypadkowości na przestrzeni dziewięciu miesięcy br. Na podstawie tej oceny stwierdzić należy, że po raz pierwszy liczba wypadków w poszczególnych kwartałach utrzymuje się na jednym poziomie — po 25 wypadków. W okresie dziewięciu miesięcy tego roku zaistniało więc 75 wypadków przy pracy w tym 26 ciężkich. Ilość straconych dni wynosi — 2177. Wskaźnik ciężkości dla

przedsiębiorstwa wynosi 29 dni. Powyżej średniej wskaźnik ciężkości dla: ZAP wynosi 50,5 dni, ZAB — 48,6, ZAC — 46,7, ZTS — 43,6, ZAW — 29,2. Jak z powyższego wynika, wszystkie zakłady trakcji autobusowej, które zanotowały w tym czasie wypadki przy pracy, posiadają wskaźnik ciężkości powyżej średniej, w przeciwieństwie do zakładów trakcji tramwajowej, gdzie ilość dni nieobecności w pracy na 1 wypadek wynosi — 18,3. Najniższy wskaźnik wypadków zanotowano: ZTX — 5,0, ZTO — 10,0, ZSP — 11,0. Tylko w jednym zakładzie, to jest w ZNA nie zanotowano w okresie sprawozdawczym ani jednego wypadku przy pracy.

● We wrześniu br., według informacji jakie otrzymaliśmy z Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 148 wypadkach i kolizjach drogowych, jakie miały miejsce na terenie miasta, w tym 31-zawinionych przez pracowników naszego przedsiębiorstwa.

W ZTH zanotowano w tym okresie na ogólną liczbę 35 wypadków i kolizji, 7-zawinionych, w ZTP — 51 w tym 5-zawinionych, w ZAB — 14 w tym 4-zawinionych, w ZAC — 8 w tym 4-zawinionych, w ZAW — 19 w tym 4-zawinionych, w ZAP — 14 w tym 4-zawinionych, w ZTX — 4, w tym 1-zawiniony, w ZTS — 3 w tym 2-zawinionych. (M.B.)



Pijak w roli kontrolera

Tematu do artykułu do-
starczył mi list motornicze-
go, opisujący skandaliczne za-
chowanie w tramwaju niektó-
rych pasażerów — jednocześnie
pracowników MPK. W niedłu-
gim czasie miałam okazję sama
się przekonać, jak to po „wóde-
czce”, niektórzy panowie zdolni
są nawet zmienić zawód z me-
chanika pojazdów samochod-
owych — tak mi się przynaj-
mniej zdaje — na kontrolera bi-
letowego.

Czwartek, 11 października, ok.
godz. 18.00. Na jednym z przy-
stanków osiedla Azory, wchodzę
środkowymi drzwiami do auto-
busu pośpiesznego — C. Jest du-
żo wolnych miejsc siedzących,
więc czemu nie mam z jednego
z nich skorzystać? I gdy już
mam zamiar usiąść tuż przy
drzwiach, obok mężczyzny w
średnim wieku, w ostatniej
chwili zauważam, że jest on
nietrzeźwy. Idę więc dalej i
siadam w drugim rzędzie. Pa-
sazerowie, którzy ze mną weszli
do wozu kasują bilety. W pe-
wnej chwili człowiek nietrze-
źwy odwraca się do mnie i mó-
wi...

— A pani to co, na gapę... ład-
nie to okradać państwowe
przedsiębiorstwo?

Milczę... mimo że oczy wszy-
stkich skierowane są na mnie i
na pijanego.

— No, kasować bilecik, bo
jak nie, to przeprowadzimy kon-
trolę... Niech pani patrzy.

Wypowiadając te ostatnie sło-
wa nietrzeźwy pasażer zaczyna
wymachiwać biletem wolnej ja-
zdy MPK z niebieskim paskiem,
takim, jaki również i ja posia-
dam. Milczę nadal...

— Szybko kasować bilet, bo
pójdę do kierowcy, zamknijemy
drzwi, wylegitymujemy i bę-
dzie pani bułła...

Nadal milczę, ale jeden za pa-
sazerów nie wytrzymuje i mó-
wi...

— Odczep się człowieku. Nie-
ważne kim jesteś, ale teraz je-
steś pijany!

Na przystanku przy ulicy
Warszawskiej, do wozu wcho-
dzi między innymi młody czło-
wiek. Wszyscy prócz niego ka-
sują bilety. Pijak zauważa to
natychmiast i przystępuje do
ataku.

— Bilecik kasować... — zwraca
się do młodego, który zatrzy-
mał się na stopniach wozu.

Zaatakowany milczy. Lekki
ironiczny uśmiešek blakający
się wokół jego ust świadczy, iż
wie o tym, że pijak do niego
się zwraca. Numer z kartą wol-
nej jazdy powtarza się. Powta-
rzają się i słowa przedtem do
mnie kierowane. A młody czło-
wiek równie jak ja milczy.
Przynajmniej tak się zachowuje
do przystanku przy ulicy Wa-
ryńskiego, na którym to wysia-
dam i jeszcze za sobą słyszę...

— Na gapę jechała, okradła
MPK.

Obrazek być może rozbieszy
czytającego, albo i nie. Wiado-
mo przecież, że na autobusy po-
spieszne nie ma w sprzedaży
kart, natomiast mają je pracow-
nicy MPK, o czym nie wszyscy
z mieszkańców miasta wiedzą.
Któż jednak z tych pasażerów,
którzy jechali tym autobusem,
mógł wiedzieć, poza mną i naj-
prawdopodobniej młodym czło-
wiekiem, że rozrabiający pijany
mężczyzna posiada tylko pracow-
niczy bilet wolnej jazdy,
uprawniający go do bezpłatnych
przejazdów, a nie do kontroli
biletów. Stąd też nietrudno póź-
niej o plotkarskie komentarze
w rodzaju... pijany kontroler
MPK sprawdził bilety w po-
spieszonym — C, a to splendo-
ru pracownikom Wydziału Ta-
ryfowo-Biletowego, wykonują-
cym właśnie tę trudną pracę,
nie przyniesie.

(M.B.)

Szkolne Koło Szachowe działa

29 września rozpoczęły się eli-
minacje szachowych turniejów o mi-
strzostwo naszej szkoły na rok 1985.
W zależności od liczby zgłoszonych
uczestników turnieje rozgrywane
będą systemem szwajcarskim lub
każdy z każdym. W roku szkolnym
1984/85 zaplanowano 8 turniejów,
które będą się odbywać o godz. 9.00
w ustaloną sobotę każdego miesia-
ca w świetlicy Domu Tramwajarzy
(plac Serkowskiiego 7). Do końcowej
klasyfikacji liczyć się będzie 6 tur-
niejów, w których uczestnik zdo-
będzie największą liczbę punktów.

W pierwszym eliminacyjnym tur-
nieju wystartowało 22 uczniów z
klas I, II i III. Poziom turniej był
dobry i spora liczba uczniów wyka-
zała niezłe umiejętności gry w sza-
chy. W 7 rundach najwięcej pun-
któw zdobył Bogusław Przeczek,
uczeń klasy 2B. Po 5,5 pkt. zdobyli
Mirosław Sułkowski (kl. 2C) i Piotr
Adamek (kl. 3E). IV miejsce zajął
Roman Urbanik (5 pkt.) z kl. 2D,
a kolejne — Piotr Szczepka (kl.
2E), Wojciech Głowacz (kl. 1B) i
Jacek Kuczaj (kl. 2A) uzyskując po
4,5 pkt. Najlepsi szachiści otrzymali
nagrody ufundowane przez MPK.

Warto podkreślić, że szachy to
nie tylko ciekawe spędzenie wolne-
go czasu. Trud organizacyjny może
w przyszłości zapoczątkować w po-
staci dobrych zawodników, którzy
będą reprezentować Przedsiębior-
stwo na wyższych szczeblach roz-
grywek turniejowych. Zakładowy
Klub Szachowy i Szkolne Koło Sha-
chistów będą więc współpracować,
przekazując młodym swoje do-
świadczenia.

ZBIGNIEW BŁACHUT

Na kobiercu w autobusie usłanym...

Jak w tej piosence, tyle że zwykle skojarzenie — ani cienia ironii
w tytule. I nie o kobierzec chodzi, lecz o małych stosunkowo
rozmiarów kilimek, który zwracał uwagę pasażerów autobusu
marki „Ikarus” (przegub) podróżujących tym wehikułem w nie-
dzielne popołudnie (21 X). Sądząc zresztą, że kilimek ten jest na
stałe przypisany do wozu oznakowanego numerem 34-218, bo jakże
by inaczej, skoro na welnianym kilimku z frędzlami, kolorowym,
fachowo utkanym widnieje ów numer, na stałe „wetknięty”, a o-
prócz tego napis: MPK Kraków i jeszcze skrót — ZAC. Kilimek
wyeksponowany jest na przedłużeniu deski rozdzielczej po prawej
stronie i ściśle do tego fragmentu kabiny kierowcy dopasowany.
Ktoś się potrudził, więc trzeba mu oddać satysfakcję — to się na-
zywa troska o estetykę oddanego sobie pod opiekę pojazdu!
Wszakże u innych okoliczności deski rozdzielczej pokrywa kilim kurzu,
na którym znaki tożsamości pojazdu można tylko wypisać palcem.
Chwała więc kierowcy „Ikarusa” 34-218 i pewnie... jego żonie.
(Zd.Z.)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

Pracownicy na budowie zwięk-
szyła się ostatnio, a roboty
nabrały tempa. Na razie prze-
kazano obiekt administracyjny,
gdzie znajdują pomieszczenia
także niektóre magazyny. Na-
tomiał w zwolnionych po-
mieszczeniach przy ul. Świer-
czewskiego urządził się war-
ształy szkolne. W br. gotowe
będą stacje obsługi codziennej
autobusów i paliw. W przy-
szłym roku wykonana zosta-
nie stacja obsługi z zapleczem
magazynowym i socjalnym.

WOZY I CZĘŚCI SA BRAKUJE LUDZI

Jak zapewnia szef utworzo-
nego w warszawskich MKZ
sztabu zimowego, dyrektor
Jacek Ptaszkowski — zakłady
są dużo lepiej przygotowane
do pracy w zimowych warun-
kach niż w ub. latach. Nie
powinno być problemów z pa-
liwem, akumulatorami, smara-
mi, płynem „borygo”. Przygo-
towano też odpowiednie zapa-
sy soli i piasku do posypywa-
nia jezdni. Zadbano o zimową
odzież dla kierowców i motor-
niczych. Nie zostały natomiast
zrealizowane przydziały ogu-
mienia, brakuje importowanej
z Węgier aparatury pneuma-
tycznej do „Ikarusów”. Jeżeli
spadnie dużo śniegu, mogą być

trudności z oczyszczaniem to-
rów tramwajowych. Do prac
tych MKZ zatrudnia zwykle
pracowników z innych przed-
siębiorstw. W tym roku na 36
zakładów, do których się
zwrócono, jedynie 24 zdecy-
dowały się pomóc. W sumie
zatrudnić będzie można tylko
ok. 1400 osób, a potrzeba ok.
3 tys.

WE WROCŁAWIU ZMIANY NA LEPSZE

Istotne zmiany na lepsze za-
szły w ostatnich latach w ko-
munikacji miejskiej we Wro-
cławiu. Od 1981 r. uruchomio-
no tam 6 nowych linii auto-
busowych i 3 tramwajowe,
przedłużono 11 linii, wybudowa-
no dużą zajezdnię autobu-
sową przy ul. Obornickiej. W
budowie znajduje się wielka
zajezdźnia i warsztaty autobu-
sowe przy ul. Opolskiej. Mo-
dernizuje się stare zajezdnie
autobusowe.

POLIGON BADAŃ NAUKOWYCH

Budowa warszawskiego me-
tra to także jedyny w swoim
rodzaju poligon badawczy dla
naukowców. Ich obecność na
placu budowy wynika z za-
stosowania na szeroką skalę

nowych metod. Pasażerowie
komunikacji miejskiej i prze-
chodnie często widywali bia-
łe cysterny z napisami „Poli-
technika Wrocławska”. Spec-
jaliści z tamtejszego Instytu-
tu Geotechniki prowadzili ba-
dania nad możliwością tzw.
zeskalenia gruntów piaszczys-
tych. Ku utraپieniu budow-
niczych metra występują one
nader często, w związku z
czym usunięcie wody z miejsc,
przez które ma przebiegać tunel,
jest jednym z pierwszo-
planowych zadań. Metoda ze-
skalowania polega, w uprosze-
czeniu, na wprowadzeniu do
piasków odpowiedniej ilości
wiązących je chemikaliów. Al-
ternatywna metoda — draż-
nienie studni depresyjnych — o-
znacza nieuchronne obniżenie
się poziomu wody w całej
okolicy. Miałoby to różne
ujemne strony.

STU W SUKURS KONTROLEROM

W związku z coraz bardziej
rosnącą liczbą gapowiczów,
szczególnie wśród młodzieży,
we Wrocławiu wprowadzono
częstsze kontrole biletów. 34
zawodowych kontrolerów i 6
osób pracujących na półeta-
tach wspomogła w tym roku
stuosobowa grupa pomocy

kontroli biletów, wyłoniona
spośród specjalnie przeszkolo-
nych pracowników MPK.
Przylapani na gorącym uczyn-
ku jazdy na gapę muszą oczy-
wiście zapłacić mandat w wy-
sokości 600 złotych.

NOWE PŁUGI DO ODSNIEŻANIA

MPK w Poznaniu zakupiło
3 nowe pługi do odsnieżania,
co przy posiadanych 5 wo-
zach szrotkowo-wirnikowych
powinno wystarczyć. Dyrek-
cja MPK wolałaby jednak, że-
by nie było tej zimy zbyt ob-
fitych opadów śniegu i ten
sprzęt nie musiał być używa-
ny zbyt często.

ZAMIAST POLICJI CZUJNIK-AUTOMAT

Brytyjskie pismo „New
Scientist” poinformowało, że
automatyczne czujniki, wmon-
towane w nawierzchnię jezd-
ni mogą spełniać rolę kon-
trolera i regulatora szybkości
samochodów. Gdy tylko kie-
rowca przekracza dopuszczal-
ną prędkość czujnik rejestruje
to i na tablicy, z którą jest
połączony, zapala się napis:
„proszę zmniejszyć prę-
dkość”. Według danych labo-
ratorium badawczego, które
opracowało ten system, eks-
perymentalne wykorzystanie
czujników umożliwiło o 52
proc. zmniejszenie liczby wy-
padków.

(Oprac. 1-k)

JAK WYGLADAŁ NAPAD NA AUTOBUS MPK

Kierowca autobusu MPK we
Wrocławiu — Marek R. po-
wiedział mi, że został napadnięty
przez 3 osobników, którzy no-
żem sprężynowym zmusili go
do zbieżności z trasy, autobus
ugrzął na miękkim poboczu,
a napastnicy uciekli. Ponieważ
nie udało się wyciągnąć
wozu za pomocą przegubnego
ciągnika, musiał wzywać po-
gotowie MPK. Śledztwo ujawni-
ło nieco inny przebieg wy-
darzenia. Milicji udało się od-
szukać ostatniego pasażera o-
wego autobusu, który wyznał,
iż po pijanemu uprosił kie-
rowcę, aby za dodatkowe ho-
noraryum przekształcił auto-
bus w taksówkę i podrzucił go
w pobliżu domu. Sprawa nie
wyszłaby na jaw, gdyby nie
ugrzeźnięcie pojazdu, a ponie-
waż dyrekcja przedsiębior-
stwa miała już wcześniej do
Marka R. sporo pretensji i był
zagrożony zwolnieniem z pra-
cy, wymyślił bajkę o napa-
dzie. Kierowca zajął się pro-
kurator.

NA RAZIE BUDYNEK DLA ADMINISTRACJI

Pracująca w bardzo cięż-
kich warunkach lokalowych
załoga MPK w Radomiu nie
może się doczekać zakończe-
nia budowy nowej bazy przy
ul. Wjazdowej. Ale pociesza-
jący jest fakt, iż liczba pra-