



DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

UWAGA CZYTELNICY!

Stały kontakt z naszą gazetą można sobie zapewnić przede wszystkim poprzez prenumeratę. Wprawdzie w nietypowym, także i pod względem kolportażu „Sygnałów”, roku bieżącym zdarzało nam się częściej nadbitych egzemplarzy wręczać gratisowo w celach reklamowych, jednak z nowym rokiem praktyki te zdecydowanie zarzucamy — „Sygnały” będzie można otrzymać wyłącznie za pośrednictwem zakładowego kolportera.

Niestety, w związku z poważnym wzrostem kosztów związanych z wydawaniem naszego czasopisma cena pojedynczego egzemplarza wynosić będzie (od 1.1.83) zł 3, zaś całorocznej prenumeraty zł 66. Różnica więc niewielka, a trzeba wiedzieć, że i tak jesteśmy najtańszym dwutygodnikiem w kraju.

W luźnej sprzedaży będzie można nabyć nasze pismo w kiosku „Ruchu” przy ul. Brożka 3, a także u swoich kolporterów, chociaż będzie to możliwość bardzo ograniczona, gdyż ze względów oszczędnościowych wysokość nakładu każdego numeru dostosujemy do liczby prenumeratorów. Tak więc pozostaje tylko pośpieszyć się z prenumeratą!

Wychodząc naprzeciw licznym zapytaniom — gdzie właściwie można zaprenumerować „Sygnały MPK”? — publikujemy nazwiska kolporterów w poszczególnych jednostkach: Pion Ruchu (Dz. Planowania i Analiz, Eksploatacji Ruchu, Teleinformatyki, Docho-

kład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu) — **MALGORZATA MUSIAŁ** (tel. 284); Wydział Taryfowo-Biletowy — **JANINA NIKIEL**; ZET N. Kuta — **MAREK SOLARZ**; ZET Podgórze — **STANISŁAW RUDKO**; ZNT — **MARIA DUBIEL**; Zakład Sieci i Podst. Trak. — **WANDA POLAK**; Zakład Torów — **MALGORZATA TYLEK** (tel. 204); ZEA Wola Duchacka — **STANISŁAW GARBIEŃ**; ZEA Czyżyny — **MARIA GRABOWSKA**; ZEA Bieńczyce — **HALINA GÓRECKA**; ZNA — **ZBIGNIEW KOTARBA** (tel. 298); Zakład Transportu i Sprzętu Specj. — **ZOFIA WALCZYK**; Zakład Budowlany — **MARIA WOŹNICKA**; Zakł. Zaopatrzenia — **MALGORZATA ZABRZAŃSKA**; Zakład Taksówek — **MAGDALENA MAKŚ**; Wyd. Socjalno-Bytowy — **KRYSTYNA MAZ**; Wyd. Gospodarki Oddzieży — **ELŻBIETA JARECKA**; Wydział Ogólny — **JÓZEFA KOWALSKA** (kiosk „Ruchu”); Warsztaty Szkolne — **JANUSZ LIJOWSKI**; Ośrodek Szkolenia Zawodowego — **ALEKSANDER KAPIŃSKI**; Ośrodek Zdrowia — **JÓZEFA BISAGA**; Dział Inwentaryzacji (FK, KF, KI, FW) — **ELŻBIETA KONCZEWSKA**.

Listy tej prosimy nie traktować jako zamkniętej. Mogła bowiem zaistnieć sytuacja, że jakaś grupa pracowników ma utrudniony kontakt nawet z najbliższym działającym kolporterem — oczekujemy dalszych zgłoszeń do podjęcia się trudu kolportowania Waszej gazety.

REDAKCJA

PROJEKT STATUTU — POD DYSKUSJĘ ZAŁOGI

Projekt Statutu zainicjowanego w MPK Związku Zawodowego został opracowany w połowie listopada br., jednak cykl wydawniczy naszego pisma nie pozwolił na wcześniejsze jego opublikowanie. Mamy nadzieję, że mimo wszystko dotrze w porę do rąk nie tylko zainteresowanych (zdeklarowanych i potencjalnych związkowców) ale całej załogi, gdyż na takiej właśnie, szerokiej opinii zależy Grupie Inicjatywnej, która Projekt opracowała.

Wszelkie opinie i wnioski można kierować w terminie do 5 grudnia br. pod adresem

grup inicjatywnych w poszczególnych zakładach lub bezpośrednio do Zarządu Grupy Inicjatywnej przy ul. Brożka 3 pok. 108, I p., tel. 66-20-22, wewn. 201.

Każdy z wniosków zostanie wnikliwie rozpatrzone, po czym do Projektu zostaną naniiesione uznane za celowe uwagi, zmiany, uzupełnienia. Niezależnie od tego każdy wnioskodawca otrzyma odpowiedź od Zarządu Zakładowego Grupy Inicjatywnej. Nieuwzględnienie danego wniosku w Projekcie spotka się ze szczegółowym uzasadnieniem.

Po konsultacji z załogą Projekt zostanie odesłany do Sądu Wojewódzkiego — Wydział Cywilny w Krakowie, do którego już 18 listopada Zarząd wystąpił z wnioskiem o zarejestrowanie **NIEZALEŻNEGO, SAMORZĄDNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW MPK W KRAKOWIE**, z zastrzeżeniem, iż Projekt Statutu zostanie doręczony do 15 grudnia br., a więc już z naniesionymi zmianami w wyniku Waszych opinii i wniosków.

Projekt Statutu drukujemy na str. 4—5.

Niecodzienne spotkanie miało miejsce przy ul. Brożka w dniu 17 listopada, z udziałem kierownika Wydziału Budowlanego Komitetu Krakowskiego PZPR, **STANISŁAWA SŁYSZA**. Kierownictwo administracyjne i polityczne przedsiębiorstwa dokonało w obecności szerokiego aktywu społeczno-politycznego MPK podsumowania i oceny działalności zakładu w pierwszej połowie listopada, a więc w okresie, w którym ważyły się losy kraju, narodu i każdego z nas.

Jak powiedział dyrektor **Tadeusz Trzmiel**, spotkano się, aby dokonać oceny zjawisk, które decydowały o przełomowych dniach 10, 11 i 13 listopada, i to nie tylko na terenie przedsiębiorstwa. Rola komunikacji miejskiej, jeśli chodzi o wpływ na postawy społeczeństwa jest ogrom-

na. Nie chcemy więcej rozróżnień — chcemy dobrej pracy i sprawiedliwego podziału wysiłku.

Goście, żołnierskie podziękowania, z prośbą o przetransmitowanie ich do załogi, przekazał pełnomocnik KOK na MPK **płk Jan Żurawski**, podkreślając przy tym, że trudne zadania określone przez opozycję wymagały od gromnej mobilizacji aktywu kierowniczego i politycznego, co przejawiało się wieloma nieprzespanymi nocami, niezwykłą ofiarnością i zaangażowaniem.

Dużą satysfakcję sprawiło zebranym wystąpienie kierownika Słysza, który obok podziękowań przekazał w imieniu wojewódzkiej instancji partyjnej wysoką ocenę funkcjonowania MPK nie tylko w tych newralgicznych dniach. Zapewnił równocześnie

OCALIĆ SPOKÓJ

na 10 listopada wyczekiwano we wczesnych godzinach rannych, czy funkcjonuje komunikacja. Pierwsze dzwonki tramwajów i warkot silników autobusowych uspokoiły mieszkańców miasta, wytworzyły atmosferę normalnego działania — ludzie ruszyli do pracy.

W tych trudnych dniach załoga MPK wypełniała swe zadania produkcyjno-eksploatacyjne normalnie, dzięki postawie ludzi na szeregowych stanowiskach pracy, ale i dzięki opanowaniu kierownictwa, do zoru średniego, który likwidował niebezpieczne próby incydentów w załadunku, także dzięki moralnemu wsparciu ludzi w mundurach wojskowych, władz miejskich i partyjnych.

Dziękując aktywowi społeczno-politycznemu I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR **Ryszard Borowski** podkreślił, że wytwarzając odpowiedni klimat do normalnej pracy, a także wypełniając swe zadania zawodowe, wszyscy — od dyrektora po brygadzystę — zdali egzamin na przysłówiową piątkę, dając dowód jedności. Pokonano psychiczną barierę obojętności i postawą zaświadczone,

nie o trosce władz miejskich na przyszłość, aby się załoga jeszcze lepiej pracowała.

Dyrektor **Trzmiel** przekazał także informację, że pierwsze podziękowania dla załogi wpłynęły za pośrednictwem I sekretarza KK PZPR, prezydenta m. Krakowa **JÓZEFA GĄSIEWICZA** od ministra naszego resortu **gen. TADEUSZA HUPAŁOWSKIEGO**.

Za aktywną współpracę z przedsiębiorstwem 12-osobowej grupie oficerów i podoficerów WP z komisarzem **płk. Żurawskim** na czele wręczono listy dziękczynne i upominki, zaś 102 osoby spośród aktywu kierowniczego i społeczno-politycznego uhonorowano symbolicznymi nagrodami. Jak podkreślił w czasie ich wręczenia dyrektor **Trzmiel**, osoby te zostały wyróżnione za to, iż szczególnie w dniach 9—15 listopada „poświęciły własny czas, naraziły zdrowie i dały dowód pełnego zaangażowania w wypełnienie trudnych zadań”.

Zadania te były wielorakie, ale — jak wynikało ze spotkań — wszystkie streszczały się w jednym: ocalić spokój

(Z. Zyg.)

Poniedziałkowe posiedzenia sztabów oceniające przygotowania przedsiębiorstwa do zimy odbywają się nadal. Ostatnie jakie miały miejsce w dniach 8 i 15 listopada wykazały cały szereg spraw jeszcze do załatwienia.

A więc, nadal brakuje opon 1000-20, lamp przeciwmgłowych, nie zakupiono jeszcze aparatów do odmrażania. Kłopoty są z wentylacją hali napraw w ZAB, z zamarzającymi Berlietami w ZAW. Nie koniec z remontami dachów, świetlików oraz szkleniem okien. Zmieniają się terminy odbioru stacji paliw w ZAW. Znowu padają pytania, co z nagrzewnicami w warsztacie ZNT, kiedy będzie dokumentacja na bufet w ZTH — chodzi przecież o stołówkę dla załogi.

Do WKO przedłożone zostaną meldunki o przebiegu realizacji planu przygotowania przedsiębiorstwa do zimy. W meldunkach tych uwzględnio-

Sztab — „Zima” (IV)

padą br. przeanalizowane zostały sprawozdania ze wszystkich zakładów obu trakcji w zakresie realizacji przygotowania do zimy. Chodzi prze-

nie będą braki z którymi przedsiębiorstwo nie może się samo uporać, a które mogą mieć negatywny wpływ na działalność komunikacji w naszym mieście.

Na sztabie w dniu 15 listo-

padą br. przeanalizowane zostały sprawozdania ze wszystkich zakładów obu trakcji w zakresie realizacji przygotowania do zimy. Chodzi prze-

cież o to, co jeszcze pozostało w tym zakresie do zrobienia.

Miedzy innymi oceniono stan techniczny pługów odśnieżnych, wyposażenie punktów technicznych w sprzęt

potrzebny do odśnieżania taki jak szufle, łopaty, miotły oraz w sól i piasek. Stwierdzono usterki nagrzewnic, przecieki dachów i nie wszystkie oszklono-

ne okna. Przypomniano o konieczności remontów kapitalnych zwrotnic, rozjazdów. Polecono sprawdzić w ZNT regulację nagrzewnic i rezerwowo zasilanie. I znowu jak na każdym z poprzednich sztabów

mówiono o brakujących przetwornicach, kołach zębatych, hamulcach szynowych, cewkach, silnikach, wyłącznikach nadmiarowych i przełącznikach na prąd rozruchu i hamowania. Problemem stał się już brak wycieraczek do wozów 102 N. Nie mniejszym „ulatnianiem” się wiertarek z ZTP.

Według informacji zawartej w sprawozdaniu w Zakładzie Sieci i Podstacji wozy wieżowe nie są ogrzewane, a w Podstacji Tenczyńska trwa jeszcze remont rynny, mimo że dachu został już podobno zakończony.

Podczas szczegółowego objazdu zwrótnie zauważono usterki mechaniczne — nie wszystkie najazdowe grzeją. Prawdopodobnie w najbliż-

(Ciąg dalszy na str. 6)

CZY WKO POMOŻE?

Jeszcze o Zaduszkach

W 12 numerze „Sygnałów” przedstawiliśmy nazwiska pracowników MPK, którzy podczas Zaduszkowych Dni włożyli najwięcej wysiłku w prawidłowe funkcjonowanie miejskiej komunikacji.

Otrzymałmy liczne telefony z wyrzutem, że pominięto kontrolerów regulujących ruchem i konduktorów sprzedających bilety poza rejonem cmentarzy. Dla przykładu, padło nazwisko **WŁADYSŁAWA GÓRKI**, który przez te trzy dni pracował po trzynastu godzin pod Dworcem Gł. sprzedając bilety wartości 34 tys. zł.

Informując o tym, pozostaje nam jeszcze raz złożyć wdzięczność mieszkańcom Krakowa.

● Przedsiębiorstwo zakupiło dwie komory chłodnicze, po 7,5 m powierzchni każda. Zainstalowano je w magazynie żywnościowym przy ul. Brożka. Zważywszy, że do tychczas przedsiębiorstwo nie posiadało nawet lodówki, jest to bardzo dużo.

● Zakład Socjalno-Bytowy zakończył akcję ziemniaczaną. Zakupiono i rozwieziono 520 ton ziemniaków, o 300 ton więcej niż w roku ubiegłym.

● 17 listopada zakończone w przedsiębiorstwie rozpatrywanie odwołań pracowników umysłowych od decyzji kierowników zakładów, dotyczących przeszeregowania. Sprawa na ten rok kalendarzowy została więc zamknięta.

● Za unieruchomiony na skutek wypadków tabor płaci



nam PZU odszkodowanie, tyle że stawki są groszowe, bo ustalone były z początkiem lat siedemdziesiątych. PZU byłoby i skłonne płacić więcej ale nie ma kto wycenić strat z tytułu przestojów. Znalezione wprawdzie rzeczoznawcę, ale ten od kilku lat nie może... znaleźć czasu by dokonać wyceny. By sprawa była pikantniejsza owym rzeczoznawcą jest pracownik MPK, który powinien zabiegać o zmniejszenie kosztów, będąc członkiem kierownictwa przedsiębiorstwa. Tymczasem wszystko drożeje a u nas pieniądze... stoją pod płotem. Nie dodać.

● Dziennie wydaje się w przedsiębiorstwie 3 tys. posiłków regeneracyjnych. Koszt posiłku — bez transportu i pensji obsługi — wynosi 43 zł z czego pracownik płaci 10 zł...

● Ty, k..., co tu robisz? Potrzebny mi jesteś na godzinę. Było to „wychowawcze” i „niewątpliwie” szkoleniowe odczytanie mistrza do ucznia w jednym z naszych zakładów. A mówią, że uczniów niczego na praktykach nie ucza. „Piękny” polski język ojczysty — niby się nie liczy?

● Kierownik Zakładu Ogólnego powołał siwie i zapada na zdrowiu. Powód: systematyczne kradzieże sadzonek drzew, krzewów i kwiatów sprzed budynku przy ul. Brożka.

● Gdzie się podziały czasy, gdy operatywa u dyrektora trwała... godzinę. To nie pomyłka, dziś strasznie rodykutowali się — narada goni naradę.

● Od 3 do 5 grudnia nasz chór „Lutnia Robotnicza” wystąpi gościnnie w Warszawie, w Auli Akademii Muzycznej (wspólnie z chórem MZK Warszawa).

Medal dla ZZ ZSMP

W Zarządzie Głównym ZSMP w Warszawie, odbyło się uroczyste nadanie tytułów „Przedsiębiorcy Kół ZSMP” oraz wręczenie dyplomów, medali i złotych odznak aktywistów, za wyniki osiągnięte w powszechnym współzawodnictwie kół w 1981 i 1982 roku, które wykonując zadania wynikające z uchwał III Nadzwyczajnego Zjazdu ZSMP wniosły istotny wkład w rozwój Związku.

Wśród wyróżnionych za całokształt pracy związkowej znalazły się dwa Kół z MPK, a mianowicie III z Zakładu Napraw Tramwajów i VII z Zakładni Autobusowej w Bieńczycach. Na tym większe zasłużyli sobie nasi ZSMP-owcy uznaniem, że w Krakowie wyróżnionych i nagrodzonych zostało tylko 10 Kół, a w Podgórzu tylko dwa — właśnie z MPK.

Jak to się stało, że właśnie te dwa Kół otrzymały tak wysokie wyróżnienie? O wypowiedź prosimy przewodniczących, III Kół z ZNT Kazimierza Sabalę i VII z ZAB Jerzego Kraussa.

Mówi Kazimierz Sabala... „To wyróżnienie jest zasługą wszystkich członków Kół, jak również poprzednich jego przewodniczących, w tym również Władka Michalskiego obecnego przewodniczącego ZZ ZSMP. Nie występowaliśmy jako tylko organizacja, ale pracami społecznymi objęliśmy całą młodą załogę ZNT. Kierownictwo Zakładu i organizacja partyjna dużo nam pomagali i to właśnie dzięki nim zdobyliśmy to zaszczytne miejsce.”

Mówi Jerzy Krauss przewodniczący VII najliczniejszego w MPK Kół ZSMP w ZAB, równocześnie wiceprzewodniczący ds. organizacyjnych ZZ ZSMP... „Na wyróżnienie, jakie nas spotkało, złożyła się praca wszystkich członków Kół, również poprzednich jego przewodniczących, a także kierownictwa Zakładu. Kierownik Leszek Rumian nie tylko, że umożliwił nam wykonywanie różnych prac, ale również je docenił.”

(M.B.)

DZIĘKUJEMY

Z ładnym gestem wystąpili pracownicy I brygady Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce. Ufundowali oni długoterminowe książeczki oszczędnościowe dwójgu małym dzieciom swojego współpracownika Leszka Dziadonia, któremu umarła żona. Książeczki dla Roberta i Wojciecha Dziadoniów — z wkładami po 8 tys. zł — zostały wręczone 27 listopada.

Oto nazwiska pracowników, którzy na ten szlachetny dar przekazali swoje nagrody za dwa dodatkowo oddawane do ruchu autobusy: Andrzej Bazan, Andrzej Bąk, Zbigniew Blaut, Mirosław Karwata, Marian Kiszka, Stanisław Korepta, Teofil Madeja, Jan Nawalka, Stanisław Nurek, Andrzej Pawelec, Jerzy Paliś, Mirosław Rokita, Zbigniew Skarżyński, Zbigniew Sochacki, Mirosław Zadał i Marian Zaród.

Nietypowy to w naszej praktyce redakcyjnej przypadek: postanowiliśmy upowszechnić treść pisma skierowanego przez dyrektora Dudka do naczelnika Nowej Huty, w którym szczegółowo wyliczone są problemy do załatwienia na terenie dzielnicy, leżące w interesie i zakresie możliwości tamtejszych gospodarzy.

Czemu publikujemy pismo? To wiedzą pracownicy MPK obsługujący te trasy — są to przecież drobniaki (i nie tylko) utrudniające im pracę, a przeważnie łożone przez pasażerów na karb niedowładu naszego przedsiębiorstwa. Tymczasem „piłeczka” znajduje się po stronie włodarzy Nowej Huty, co niejednokrotnie podkreślano.

Tym sposobem umożliwiamy też sobie śledzenie losów pisma, reakcji naczelnika Zdziśława Zaręby i nowohuckiej komunikacji.

REDAKCJA

Dyrekcja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, mając na uwadze dalszą poprawę świadczonych usług na terenie dzielnicy Nowa Huta — zwraca się z uprzejmą prośbą do Ob. Naczelnika o udzielenie stosownej pomocy w załatwieniu spraw dotyczących poprawy bezpieczeństwa podróży pasażerów, a więc m. in.: w naprawie dróg, poprawie oświetlenia itp., jak również o pomoc w uzyskaniu wykonawców napraw i remontów urządzeń stanowiących wyposażenie tras komunikacyjnych dzielnicy. Na przykład: zadaszania (wykonawstwo nowych lub remonty istniejących, produkcja słupków przystankowych, tablic itp.).

Na dzień dzisiejszy przedsiębiorstwo nasze pomimo wielu rozmów, spotkań i interwencji nie uzyskało znacznych postępów w tym zakresie, co — przy braku własnych możliwości wykonawczych — powoduje, iż nie może się uporać z ciągle rosnącym problemem.

W celu skonkretyzowania naszych potrzeb, przedstawiamy dwie ich grupy.

A. Sprawy dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa podróży pasażerów (drogi, oświetlenia, miejsca kolizyjne itp.)

1. Wykonanie zatoki i peronu z oświetleniem przed cmentarzem w Grębałowie,

Jest to konieczne szczególnie dla potrzeb obsługi pasażerów w okresie Dnia Zmarłych. Obecny układ jest uciążliwy i niefunkcjonalny.

2. Naprawa jezdni na drogach linii 153, 122, nie odcinanych przez KZD, np. ul. Nagłowicka, oraz ustawienia znaków zakazu zatrzymywania się innych pojazdów na ul. Architektów.

3. Dokończenie budowy WC na Al. Przyjaźni dla obsługi pracujących w autobusach linii 110 i 122, a także dla pasażerów. Wnioski odnośnie ukończenia tej budowy pojawiają się systematycznie.

4. Wykonanie oświetlenia wzdłuż linii tramwajowej do Cementowni i Walcowni (rejon i teren Huty im. Lenina). Poprawiłoby to bezpieczeństwo jazdy i bezpieczeństwo w ogóle.

5. Poszerzenie placu postojowego Dworca Autobusowego Centrum Adm. HiL (w załatwianiu opinii Biura Inżynierii Ruchu).

6. Dokończenie budowy i oddanie do użytku Dworca Autobusowego — Mistrzejowice.

7. Budowa WC na końcowym przystanku linii tramwajowych i autobusowych „Cementownia”. Brak tego obiektu stanowi poważny mankament w utrzymaniu czystości i higieny pętli i jej otoczenia.

8. Przycięcia krzewów i gałęzi drzew na trasie Kokso-

chemia — Cementownia (poprawa bezpieczeństwa jazdy).

9. Wypływanie dojeżdż do przystanków i zwrotnic w rejonie Kopca Wandy.

10. Zwiększyć ilość punktów oświetlenia przez wymianę tzw. lamp parkowych na oświetlenie sodowe na końcówkach linii Piasta Kołodzieja, Mistrzejowice, Wzgórza Krzesławickie, Cementownia.

11. Założyć pełne oświetlenie wzdłuż tras tramwajowych i autobusowych wzdłuż ulic: Broniewskiego, Srebrnych Orłów, Majakowskiego, Żeromskiego, Igołomskiej, Ujastek.

12. Odwodnić następujące ciągi komunikacyjne: Dłuskiego — Wiślicka, Dłuskiego — Dobrego Pasterza, Dłuskiego — Wiadukt, Boh. Września — Srebrnych Orłów, Łowińskiego — Wiadukt.

13. Na odcinkach tych tras utrzymują się kałuże z powodu niedrożności kanałów odpływowych, na skutek wycieków wód gruntowych. Sytuacja ta jest utrudnieniem powodującym zamakanie silników tramwajowych, co powoduje awaryjność taboru lub zatrzymanie w ruchu.

14. Poszerzyć drogę do Ku-

14. Realizacja Dworca Autobusowego dla osiedla „Łotnisko Południe”.

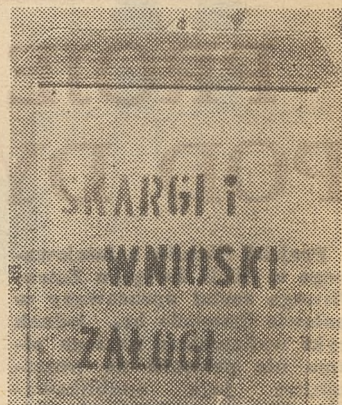
15. Realizacja programu wydłużenia wysepek tramwa-



CO MOŻNA WYNIĘŚ Z PRZEDSIĘBIORSTWA

Można i to sporo rzeczy, ot choćby płaskownik, klucze, kawałki stali zbrojeniowej, brzeszczoty do cięcia metalu, lakier, cegłę szamotową... Ten zestaw materiałów i narzędzi należy jeszcze uzupełnić butelkami wódki wnoszonej lub wynoszonej z zakładów, to efekt dwudniowej tylko akcji naszej warty przemysłowej i działaczy ORM. „Eksponaty” znalazły się na specjalnej wystawie odbywającej się 8. XI 1982 r. w czasie obrad kadry kierowniczej naszego przedsiębiorstwa.

Pomyślmy — skoro w ciągu dwóch dni wynosi się choćby tylko tyle, ile zdolano zatrzymać, to jakie straty ponosiemy w skali tygodnia, miesiąca czy roku? Kto za to płaci? Otóż straty te pokrywane są z funduszu zysku. Z tego samego funduszu, z którego pochodzi fundusz socjalny, fundusz mieszkaniowy. Z tego właśnie funduszu wypłacana była w tym roku nagroda popularnie zwana 14-ką. Im więcej będzie tych kradzieży tym mniej będzie do podziału. Ci, którzy kradną i tak wyjdą „na swoje”. Naprawdę straty poniosą ci, którzy beczynnienie się przyglądają. Czy taka postawa się opłaca? Niech sami obliczą. (A. Z.)



jowych na ciągach: Rondo Mogiłskie — Centrum Adm. HiL — Walcownia oraz Mistrzejowice — Plac Centralny.

B. Propozycje dla przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie dzielnicy Nowa Huta, których realizacja przyczyni się do dalszej poprawy funkcjonalności i estetyki urządzeń wyposażenia tras komunikacyjnych.

1. Wymalowanie 40 sztuk zadaszek przystankowych.

2. Naprawa 40 zadaszek przystankowych typu „warszawskiego” — roboty ślusarskie, blacharskie, malowanie, uzupełnienie rynien.

3. Wykonanie 50 sztuk słupków przystankowych metalowych (rurowe — proste).

4. Wykonanie 500 sztuk ramek plastikowych dla umieszczenia w nich rozkładów jazdy i innych niezbędnych informacji komunikacyjnych.

5. Wykonanie 15 sztuk zadaszek na trasach wokół Kombinatu HiL.

Do podanych tematów MPK dołączy potrzebne dokumentację, informację lub szczegółowo określi i zlokalizuje przedstawione wyżej tematy.

Z-ca Dyrektora d/s Ruchu Roman Dudek

CZY MUSIAŁO DO TEGO DOJŚĆ?...

Tego nie można jeszcze nazwać aferą. Przynajmniej, dokąd prokurator nie doszuka się znamion przestępstwa i nie określi jego rozmiaru. Bo sprawę istotnie przekazano prokuratorowi i być może, iż fachowe śledztwo dorzuci nowych szczegółów do tego, co już wiadomo, a wtedy... Wtedy byłaby to dziennikarska gra i czytelnicza frajda, ale — wierząc mi — nie marzę o żadnej aferze między Odrą a Bugiem, a co dopiero w MFK. Całe więc to pisanie po to, aby nie tylko sprawa, o której za chwilę, nie okazała się aferą, ale by też nie doszło do takowej w żadnym z rewirów MPK-owskiego działania.

Jakże trudno ująć temat „profilaktycznie”, gdy nie ma jeszcze winnych, nikt nie upoważnił do nazwania po imieniu podejrzanych, a zaim co, są pewne fakty, z których trzeba jak najszybciej wyciągnąć wnioski, zanim...

Jakież to fakty? Są w naszym przedsiębiorstwie maszyny, pojazdy, urządzenia, które naturalnym biegiem rzeczy zużywają się do tego stopnia, że już i remont nie jest możliwy, nadają się tylko na złom. Złom zaś — wiadomo — tylko zawadza. Ale pozbycie się złomu z przedsiębiorstwa państwowego, to nie takie proste, jak wyrzucenie z domu pralki „Frani”, kiedy szarpnęło się na automat. Ponadto — jak się okazało — pojęcie złomu w przypadku maszyny specjalistycznej jest bardzo względne.

Jak ujawniła wewnętrzna komórka kontrolna MPK, wózek „multikar” M-24 z pięcioletnią zaledwie „wysługą” określony został przez komisję kasacyjną jako złom użytkowy i przeznaczony do sprzedaży a 7 zł za kg. Aliści złom ten od dnia sporządzenia protokołu do chwili nabycia wózka przez jednego z naszych pracowników okazał się być nie takim znów szmelcem, skoro nabył go w celu czynnego spożytkowania, posługując się przy tym zakładowym środkiem transportu (nie obeszło się bez sfalszowania karty drogowej). Skoro wózek miał niski przebieg, dobre opony, tuż przed kasacją pobrano do niego dużo nowych części, a przy likwidacji nie zażądano ukompletowania „złomu” — tu zapewne tkwi podstawa kuszącej transakcji, zwłaszcza że pozory formalności zostały zachowane. Owa pozorność wcale nie musiała wynikać ze złych zamiarów, ale z niefrasobliwego pominięcia szeregu wymogów odnoszących zarządzeń, z lakonicznych stwierdzeń w protokole.

Podobne „ułatwienia” (czyt. — uchybienia) formalne pozwoliły w latach 1980—81 na sprzedaż 3 takich wózków

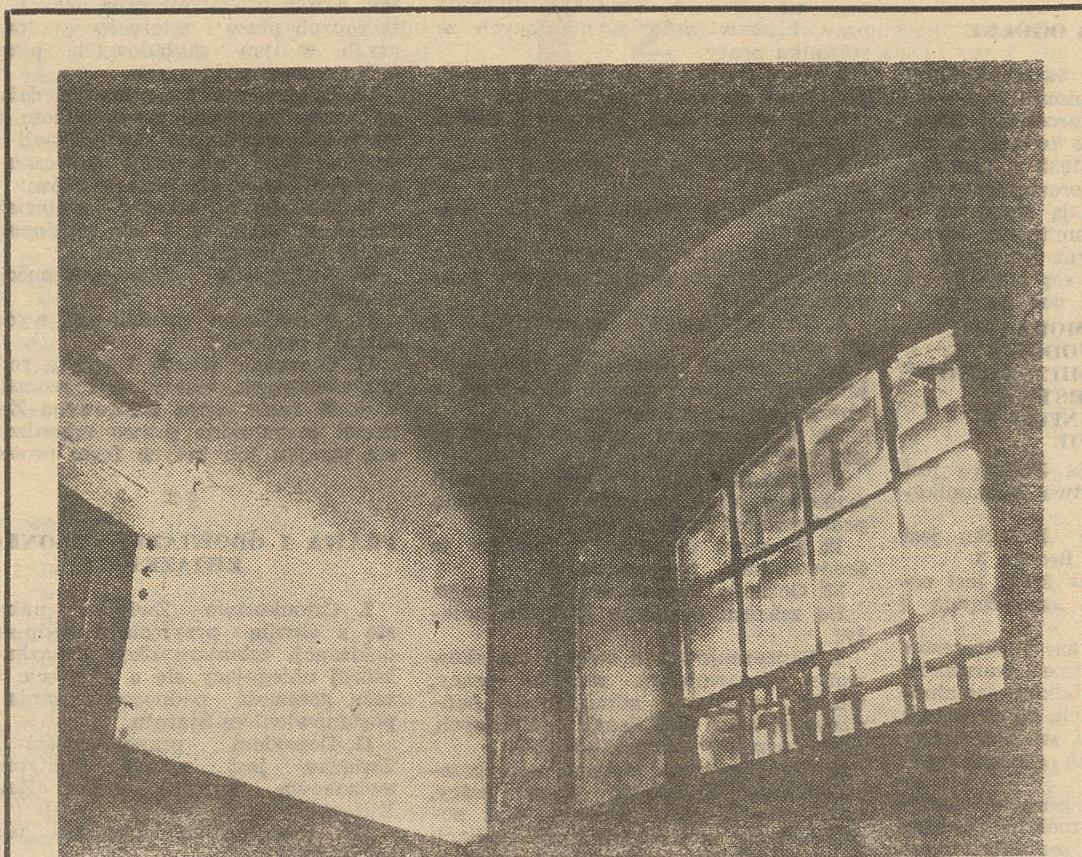
prywatnym nabywcom, którzy po bardzo drobnych rebusach używali je jako ciągniki lub odsprzedawali ze znaczną korzyścią, wcale nie jako złom.

Lekceważenie wymogów formalnych nabrało takich rozmiarów, że ostatnio tylko dzięki przypadkowi

dłwił fakt, iż nie dopełniono całego szeregu formalności w świetle wymogów zarządzenia Ministerstwa Komunikacji (z dn. 14 IV 1982) i wcześniejszej uchwały nr 166 Rady Ministrów (z dn. 6 VIII 1971).

Oto rejestr tych odstępstw: nie sporządzono protokołu

Toteż bez tych wszystkich korowodów przygodny (?) nabywca mógł stać się posiadaczem wózków szybko i chyba korzystnie, skoro nieświadom rzeczy dopytywał naszych kontrolerów, czy nie ma jeszcze czegoś w MPK do upłynienia. Z rozbijającą szczerością przyznał też, że w na-



To nie jest okno więzienne. Zdjęcie jedynie oddaje nasz nastrój gdy dowiadujemy się o faktach opisanych przez Zdzisława Zygma i pokazanych na wystawie (patrz strona 2). Dlaczego są to tak poniżające fakty? Poniżające nie tylko dla sprawców — poniżające dla nas wszystkich.

Kochani, spróbujcie przynajmniej wyszydzić, wyśmiać tych, którzy wynoszą piłkę czy klucz. Może to ich zawróci ze złej drogi, kończącej się przeważnie zakratowanym, ponurym oknem.

Fot. Archiwum

władze przedsiębiorstwa dowiedziały się, a kontrola potwierdziła i uściśliła, że gdzieś tam, „na dole” sprzedano osobom prywatnym 2 „multikary” M-22, czy też zespoły do tych, bądź co bądź, pojazdów samochodowych, o których po kasacji 10-letnich „staryszków” i sporządzeniu protokołu. To jednak, jako też szlachetna intencja podniesienia stopnia mechanizacji naszego rolnictwa, nie usprawie-

stanu technicznego pojazdów zgodnie ze wspomnianymi zarządzeniami; nie dokonano zgłoszenia o zamiarze sprzedaży pojazdu do Wydziału Komunikacji (n.b. aby ten wymóg obejść, dopisano w naiwny sposób owe 2 wózki do pisma W.K. w zupełnie innej sprawie!); nie ogłoszono przetargu; nie złożono oferty do instytucji trudniącej się skupem, względnie pośrednictwem sprzedaży.

szych warsztatach niejednokrotnie oferowano mu różne części bez pośrednictwa BOMIS-u. No cóż, będą zapewne kasowane różne obrabiarki, szlifierki, autobusy, tramwaje — a jakże — jeśli więc gospodarka w MPK pójdzie podobnymi torami... ani się ockniemy jak odkrywamy odpowiednik naszego MPK gdzieś na Podhalu, tyle że prywatny.

To nie kpina. Kontrola stwierdziła, że gospodarka pojazdami i częściami zamiennymi pozostawia wiele do życzenia. W ewidencji niezgodności, zle oznakowanie ewidencyjne pojazdów, niewłaściwa eksploatacja — zła obsługa, częste awarie, pochopne wyłączenie z eksploatacji, niewłaściwy nadzór, części pobiera się z magazynu podręcznego nie działającego zgodnie z regulaminem (pobrane części ewidencjonuje się tylko w zeszycie i nie zawsze się je kwituje, kilkakrotnie pobiera się części w krótkim odstępie czasu do tego samego pojazdu) — to tylko niektóre grzeszki w zakresie gospodarki tylko „multikarami” i tylko w jednym zakładzie. Pozornie białe, ale ich suma zaciemnia obraz, utrudnia kontrolę na bieżąco i daje możliwość dokonywania wspomnianych transakcji, narażając MPK na straty.

Na specjalnej naradzie poświęconej gospodarce „multikarami”, i nie tylko, mówiono o wielu przyczynach wiodących do zaistnienia wyżej opisanych sytuacji. Najczęściej utyskiwano na nieprecyzyjność instrukcji użytkowania środków trwałych i nietrwałych, choć jest w niej podana podstawa prawna określająca tryb sprzedaży pojazdów samochodowych. Ale przecież najprecyzyjniejsza instrukcja nie zastąpi zwykłej gospodarności, uczciwego określenia — co jest złomem a co nie, nie odczyty ludzi samowoli, nie zmusi do przestrzegania jej formuły. Zamiast instrukcji wystarczy, czasem zwykła logika: „multikar” jest traktowany jako pojazd samochodowy. Jeśli jest złomowany, nie może być dopuszczony do eksploatacji bez nowego atestu. Nie uzyskałby go będąc złomem. Jeśli jednak w cudowny sposób „regenerują się” części po opanowaniu bramy MPK, a ktoś usłuźnie wręcza nowemu nabywcy „złomu” gotowe dokumenty pojazdu, to na zdrowy rozum biorąc pachnie mi tu...

No, ale wnioski zostawię ludziom kompetentnym. Jeśli chodzi o służbowe — sformułowano je na wspomnianej naradzie. Mają one charakter służbowych poleceń i dotrą zapewne do kogo trzeba. Wspomniałem też o skierowaniu konkretnej sprawy do prokuratora. To jeszcze o niczym nie przesądza — może się skończyć na wytknięciu uchybień formalnych, a może...

No właśnie, aby nie doszło do tej drugiej alternatywy, zachęcam do własnych przemyśleń wszystkich o odpowiedzialnych... nie tylko za te nieszczęsne „multikary”. Niech stracę — chętnie postradam temat „Afera”.

ZDZISŁAW ZYGMA

„Co będzie gdy przyjdzie kontrola”?

Dzień targowy, piątek 19 listopada br., godzina 14.00. Wśród oczekujących przy ulicy Wawrzyńca przed pomieszczeniem MPK ludzi, lekko poruszenie, bo oto od strony ulicy Boh. Stalingradu nadjeżdża autobus... „Przewóz pracowników”. Wóz zatrzymuje się. Tylko kilka osób wchodzi do jego środka. Większość dalej stoi i czeka. Autobus powoli zapelnia się młodymi ludźmi, najprawdopodobniej uczniami Przyszkolowej ZSZ MPK i pracownikami Zakładów przedsiębiorstwa. Za kilkanaście minut wóz ten wyruszy w kierunku Gdowa.

Podjeżdża kolejny autobus — P-2 nr boczny 23710. Jest to pierwszy z trzech wozów, które pojadą w kierunku Myślenic. Teraz dopiero oczekujący ludzie, schodzą na jezdnię i pchają się do wnętrza wozu. Wchodzę i ja do środka. Zdobywamy nieszczęśliwie miejsce. Rozglądam się wśród pasażerów... niewielu

chyba jest wśród nich pracowników MPK. Chociaż jeszcze mogą przyjechać, bo prace kończą o godzinie 14.00 (nim się więc umyją, przebiorą) ale mimo wszystko większość to powracające z targu kobiety z wielkimi koszami.

„Bilety proszę kupować...” — zwraca się do pasażerów kierowca. Jedni podchodzą z pieniędzmi, drudzy, ci z tyłu wręczają je jakiemuś młodemu chłopakowi również pasażerowi a ten podchodzi do kierowcy i prosi najpierw o trzy, a później o dziewięć biletów. „Wszyscy mają już bilety?” — pyta kierowca, a kiedy nikt nie wyraża ochoty na kupno, siada za kierownicą i... ruszamy.

Dojeżdżamy do Łagiewnik. Na przystanku tłum. Kierowca otwiera drzwi wozu i mó-

wi... „Zabieram do Trzemeśni i Poręby. Ci co do Myślenic proszę nie wsiadać”. Każdy chce jechać, pchają się więc wszyscy i ci do Trzemeśni, i do Poręby, i do Myślenic także. Kierowca wychodzi z wozu i wchodzi do niego tylnymi drzwiami. Z trudem przeciskając się sprzedaje bilety. Dochodzi już do przodu wozu i... „Więcej biletów już nie mam więc sprzedawać nie będę”.

„A co będzie, jak przyjdzie kontrola?” — pyta jedna z tych osób, dla której biletu już nie starczyło. „Eeee... gdzie tam dziś będzie kontrola” — uspokaja ją druga, najprawdopodobniej również jadąca bez biletu. „Wiadomo to czy nie będzie?” — głośno zastanawia się kierowca wozu.

I tak, dojechaliśmy do O-

patkowic. Gdy nagle w przodzie wozu następuje poruszenie. Ktoś mówi... „A macie ich, stoja...” Autobus zatrzymuje się. Przednimi i tylnymi drzwiami wchodzi kontrolerzy MPK... „Bilety prosimy okazać” — zwracają się do pasażerów. Niestety, nie wszyscy je mają. Tych więc usprawiedliwia kierowca. „Brakło mi biletów więc nie wszystkim mogłem sprzedać”. Trudno więc karać mandatami pasażerów, skoro winowajcą jest kierowca — pracownik MPK, który „zapomniał” zaopatrzyć się w bilety w Oddziale Handlowo-Biletowym przedsiębiorstwa.

Kontrolą w tym dniu objęte zostały jeszcze cztery autobusy przewożące pracowników MPK. Jeden jadący w stronę Gdowa i trzy w stronę My-

ślenic. W dwóch, z czterech skontrolowanych, autobusach, a mianowicie w P-2 nr boczny 23710, prowadzonym przez kierowcę nr służbowy 3101, Jana Łabędzia, i P-3 nr boczny 23902 prowadzonym przez kierowcę nr służbowy 3387, Stanisława Maję, kontrolerzy stwierdzili, że nie wszyscy pasażerowie posiadali bilety, co nie było zresztą ich winą. Po prostu, wymienionym kierowcom zabrakło biletów, więc pasażerowie, choć chcieli je kupić, nie mogli.

I jeszcze jedna ważna sprawa, na którą w czasie kontroli zwrócono uwagę: w jednym z kontrolowanych wozów nie było taryfy obowiązujących opłat, a przecież jak wiadomo do 30 km obowiązują opłaty 5 złotych, powyżej 30 km — 10 złotych. Warto więc, aby w ZAC, jako że wszystkie te autobusy pochodzą z tej Zajezdni, pomyślano o umieszczeniu w każdym z wozów obowiązującej taryfy opłat.

M. B.

Projekt Statutu Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji

§ 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Na podstawie art. 84 Konstytucji PRL i zgodnie z przepisami Konwencji nr 87 i 98 Międzynarodowej Organizacji Pracy, Ustawy o związkach zawodowych z dnia 3.X.1982 r. (Dz. Ust. Nr 32 poz. 216) oraz porozumienia zawartego między Komisją Rządową a Międzyzakładowym Komitetem Strajkowym w Gdańsku, oraz Szczecinie i Jastrzębiu — tworzy się organizację związków zawodowych pod nazwą:

NIEZALEŻNY SAMORZĄDNY ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

2. Terenem działania Związku jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie.

3. Siedzibą Zarządu Związku jest MPK w Krakowie ul. Brożka 3.

4. NSZZ pracowników MPK jest organizacją dobrowolną, samorządną i niezależną.

5. Związek broni praw i interesów pracowników w zakresie warunków pracy i płac, oraz warunków socjalno-bytowych i kulturalnych, reprezentuje swoich członków, oraz współuczestniczy w realizacji zadań społeczno-gospodarczych.

6. Związek stoi na gruncie zasady społecznej własności środków produkcji, będącej podstawą socjalistycznego ustroju państwa i konstytucyjnych zasad polityki zagranicznej PRL.

7. Związek zrzesza pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę bez względu na wykonywany zawód, a także emerytów i rencistów, którzy przed przejściem na emeryturę lub rentę byli zatrudnieni w przedsiębiorstwie MPK.

8. Związek posiada osobowość prawną — może zaciągać zobowiązania i nabywać prawa w granicach przewidzianych odpowiednimi ustawami i rozporządzeniami.

9. Związek działa przez organa określone w niniejszym Statucie.

10. Tę samą funkcję w Związku można pełnić przez dwie kolejne kadencje.

11. Związek może podjąć się obrony indywidualnych praw pracownika niezrzeszonego w Związku na zasadach określonych dla członków Związku, jeśli pracownik zwróci się o taką pomoc.

12. Członkowie władz związkowych nie mogą pełnić stanowisk kierowniczych w przedsiębiorstwie, organach władzy i administracji państwowej, gospodarczej, organizacjach politycznych i związkach wyznaniowych. Do stanowisk kierowniczych w Przedsiębiorstwie należą: Dyrektor i Zastępcy Dyrektora, oraz Kierownicy Zakładów i ich Zastępcy. Na czas pełnienia stanowiska kierowniczego w wymienionych organizacjach i instytucjach wykonywanie funkcji we władzach związkowych ulega zawieszeniu. Możliwość wyboru do władz wyżej wymienionych organizacji i instytucji albo do władz związkowych należy do kandydata do władz Związku.

§ 2

CELE I ZADANIA ZWIĄZKU

Celem Związku jest obrona praw, godności i interesów pracowników, a w szczególności w zakresie:

1. Interesów zawodowych, materialnych, socjalnych i kulturalnych pracowników oraz członków ich rodzin.

2. Czuwania nad polityką racjonalnego zatrudnienia oraz kształtowania praw i obowiązków wynikających ze stosunku pracy.

3. Wynagrodzenia za pracę i innych świadczeń na rzecz pracowników.

4. Bezpieczeństwa, higieny i kultury pracy.

5. Warunków pracy kobiet i młodocianych.

6. Świadczeń socjalnych dla pracowników.

7. Wypoczynku po pracy i kultury fizycznej, turystyki oraz czasów pracowników.

8. Ochrony zdrowia pracowników i ich rodzin.

9. Świadczeń chorobowych, emerytalno-rentowych i innych świadczeń z ubezpieczenia społecznego.

10. Zaspokajania potrzeb mieszkaniowych pracowników.

11. Kształtowania się cen i sytuacji rynkowej oraz kosztów utrzymania pracowników i ich rodzin.

12. Rozwoju oświaty i kultury w środowiskach pracowniczych.

13. Ochrony środowiska naturalnego. Do zakresu działania Związku należą:

1. Reprezentowanie swoich członków wobec kierownictwa zakładu pracy, władz i organów administracji państwowej, oraz organizacji społecznych, politycznych i samorządowych.

2. Sprawowanie kontroli nad przestrzeganiem przepisów prawa pracy, udzielenie pomocy prawnej, oraz podejmowanie interwencji oraz mediacji w przypadkach zaistniałych konfliktów.

3. Sprawowanie kontroli nad przestrzeganiem przez kierownictwo zakładu pracy obowiązku zapewnienia pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, oraz udział w opracowywaniu planów poprawy warunków pracy.

4. Zapewnienie okresowych kontroli stanowisk pracy i zakazywanie pracownikom pracy na stanowiskach nie odpowiadających ustalonym warunkom BHP stwierdzonym przez SIP.

5. Kierowanie działalnością SIP i współdziałanie w tym zakresie z Państwową Inspekcją Pracy.

6. Współdziałanie ze służbą zdrowia w celu ochrony zdrowia pracowników i ich rodzin.

7. Zajmowanie stanowiska wobec decyzji Kierownika zakładu pracy (Dyrektora) i organu Samorządu załogi w sprawach dotyczących praw i interesów załogi, a w szczególności przy ustalaniu:

— regulaminów pracy
— regulaminów nagradzania i premiowania

— norm czasu pracy
— ustalania planów urlopów

— spraw dotyczących socjalno-bytowych i kulturalnych potrzeb załogi
— przyjmowania i zwalniania pracowników.

8. Zajmowanie stanowiska w indywidualnych sprawach pracowniczych w zakresie prawa pracy.

9. Współuczestniczenie w zawieraniu i wypowiadaniu zbiorowych układów pracy.

10. Podejmowanie starań o zapewnienie pracownikom i członkom ich rodzin czasów pracowniczych, kolonii, zaspokajania potrzeb mieszkaniowych, miejsc w żłobkach i przedszkolach dla dzieci, oraz odpowiedni udział w podziale świadczeń z funduszu socjalnego i innych funduszy zakładu pracy.

11. Czuwanie nad prawidłową działalnością kulturalno-oświatową oraz organizowanie wypoczynku po pracy.

12. Opiniowanie założeń lub projektów aktów prawnych, oraz decyzji dotyczących praw i interesów pracowniczych, w tym zakładowych planów społeczno-gospodarczych.

13. Inicjowanie i popieranie działań na rzecz tworzenia pracownikom warunków podnoszenia kwalifikacji zawodowych i adaptacji społeczno-zawodowej młodych pracowników.

14. Udzielanie pomocy materialnej członkom Związku i ich rodzinom w miarę możliwości i potrzeb.

15. Zwalczanie niegospodarności i nadużyć.

16. Rozwijanie działalności wydawniczej i prasowej.

17. Opiekanie troską i opieką rodzin wielodzietnych, emerytów i rencistów.

18. W razie sporu zbiorowego Związkowi przysługuje prawo organizowania strajku lub innych form protestu.

§ 3

PRAWA I OBOWIĄZKI CZŁONKÓW ZWIĄZKU

I. Członkostwo Związku nabywa się z chwilą przyjęcia i podpisania deklaracji członkowskiej Związku, w której ubiegający się o przyjęcie wyraża gotowość podporządkowania się postanowieniom Statutu.

II. Dowodem przynależności do Związku jest ważna legitymacja związkowa wydana przez Zarząd Związku.

III. Członkostwo Związku ustaje na skutek:

1) dobrowolnego wystąpienia
2) świadomego uchylania się od płacenia składek członkowskich przez okres trzech miesięcy,
3) zmiany miejsca zatrudnienia (w przypadku podjęcia pracy w innym przedsiębiorstwie).
4) zgonu pracownika.

IV. Członek Związku, który nie przestrzega postanowień Statutu lub postępuje w sposób niegodzący z godnością członka Związku może zostać ukarany przez Zarząd Związku udzieleniem upomnienia, nagany, a w szczególnych przypadkach pozbawieniem członkostwa. Od decyzji o ukaraniu lub pozbawieniu członkostwa zainteresowanemu przysługuje prawo odwołania do walnego zebrania organizacji związkowej w terminie czternastodniowym na piśmie.

V. Prawa członków Związku:

1) Uczestniczenie w zebraniach Związku.

2) Wybieranie i odwoływanie organów Związku, oraz być wybieranym do tych organów.

3) Uczestniczenie w ustalaniu instrukcji dla wybranych delegatów.

4) Korzystanie z pomocy Związku w obronie swych praw pracowniczych w razie ich naruszenia przez zakład pracy. W przypadkach tych Związek zobowiązany jest do stosowania dostępnych środków obrony.

5) Związek może interweniować i udzielać pomocy w razie naruszenia innych praw członka Związku.

6) Otrzymywanie zasiłków z tytułu urodzenia dzieci i zgonu członka rodziny (wymagany dwuletni staż członkowski).

7) W przypadku zgonu członka Związku zasiłek otrzymuje rodzina.

8) Korzystanie z pomocy socjalnej Związku, oraz urządzeń kulturalnych, sportowych i innych będących w dyspozycji Związku.

9) Występowanie z postulatami i wnioskami do Zarządu Związku.

10) Otrzymywanie od Związku pomocy finansowej lub materialnej w szczególnie uzasadnionych przypadkach losowych.

11) Być na bieżąco informowanym o wszystkich decyzjach Zarządu Związku.

12) Branie udziału w zebraniach, których organa związkowe podejmują uchwałę dotyczącą jego osoby.

13) Za aktywną działalność społeczną i zawodową członek Związku może być wyróżniony nagrodami zwyczajnymi, lub wnioskowanym do władz państwowych o odznaczenia i innymi.

VI. Obowiązki członka Związku:

1. Przestrzegać postanowień Statutu i uchwał organów Związku.

2. Regularnie opłacać składki członkowskie.

3. Brać czynny udział w życiu związkowym.

4. Uczestniczyć w akcjach podjętych przez Związek.

5. Współdziałać w kształtowaniu właściwych stosunków w spółdzielni między członkami załogi pracowniczej.

6. Członek jest zobowiązany do ochrony i pomnażania majątku związkowego i społecznego.

7. Każdy pracownik MPK może być członkiem tylko jednego Związku zawodowego.

§ 4

ORGANA ZWIĄZKU

I. Organami Związku są:

1. Walne zebranie delegatów Związku (członków Związku)

2. Zarząd Związku

3. Prezydium Związku

4. Komisja Rewizyjna

II. Organami Oddziałowych Związkowych są:

1. Ogólne zebranie członków

2. Zarząd koła

III. Kadencja organów Związku trwa dwa lata.

§ 5

KOMPETENCJE ORGANÓW ZWIĄZKU

I. Walne zebranie członków (delegatów) Związku:

1. Uchwalenie Statutu i wszelkich jego zmian.

2. Ustalenie liczby członków Zarządu i jego Prezydium, oraz Komisji Rewizyjnej.

3. Wybór Przewodniczącego Zarządu.

4. Wybór członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej.

5. Wybór zakładowego społecznego Inspektora Pracy.

6. Kontrola działalności Zarządu, Komisji Rewizyjnej, oraz udział w Zarządowi absolutorium.

7. Podejmowanie uchwał w sposób łączący się z innymi związkami zawodowymi i likwidacji Związku.

8. Ustalenie wysokości składek członkowskich.

9. Walne zebranie delegatów Związku może uchwały większością głosów 2/3 ogólnej liczby delegatów.

10. Uchwały zapadają w głosowaniu tajnym.

11. Wybór organów Związku może być głosowaniem tajnym.

12. Odwołuje w głosowaniu tajnym Przewodniczącego i członków Zarządu Związku, oraz członków Komisji Rewizyjnej.

13. Przy uchwalaniu Statutu likwidacji Związku wymagana jest większość 2/3 głosów.

14. Zatwierdza budżet Związku w sposób jego zagospodarowania.

Wzrost Pracowników w Krakowie

II. Zarząd Związku:
1. Realizuje uchwały walnego zebrania delegatów.
2. Zarząd reprezentuje Związek wobec władz, organów administracji państwowej i gospodarczej, a także innych organizacji i instytucji.
3. Opracowuje budżet Związku.
4. Ustala bieżące wytyczne działalności Związku.
5. Kieruje na bieżąco działalnością Związku, a także nadzoruje Zarządy oddziałowych kół związkowych.
6. Podejmuje decyzje proklamowania strajku lub innych form protestu.
7. Współuczestniczy w wydawaniu regulaminów pracy.
8. Podejmuje uchwały co do funduszy mieszkaniowego, socjalnego oraz agrod.
9. Składa oświadczenia woli i zaciągania zobowiązań w imieniu Związku.
10. Współdziała na zasadzie partnerstwa z Kierownictwem zakładu pracy (Samorządem Pracowniczym) we wszystkich sprawach dotyczących warunków pracy i bytu członków Związku.
11. Zwołuje walne zebranie, ustala zasady wyboru delegatów i termin walnego zebrania, oraz porządek obrad oddaje do wiadomości członków Związku nie później niż dwa tygodnie przed datą rozpoczęcia obrad.
12. Na mocy uchwały Zarządu Związku, Komisji Rewizyjnej lub na isemny wniosek 1/3 ogólnej liczby delegatów Związku, Zarząd Związku obowiązany jest do zwołania nadzwyczajnego walnego zebrania (zebrania delegatów) nie później niż w ciągu miesiąca od dnia podjęcia uchwały lub dnia zgłoszenia wniosku.
13. Walne zebranie zwołuje się przynajmniej raz w roku, na którym Zarząd składa sprawozdanie ze swojej działalności.
14. Opracowuje zasady ordynacji wyborczej i ogłasza ją.
15. Zarządza majątkiem Związku.
16. Powołuje w zależności od potrzeb sekcje, komisje i zespoły problemowe.
17. Przyznaje zasiłki, oraz udziela pomocy finansowej członkom Związku.
18. Okresowo kontroluje i ocenia pracę prezydium Zarządu.
19. Zarząd Związku wybiera ze swego grona Prezydium Związku i określa zakres jego uprawnień i obowiązków.
20. Zarząd Związku zbiera się w zależności od potrzeb — nie rzadziej niż jeden raz w miesiącu.
21. Zakładowy Społeczny Inspektor pracy wchodzi w skład Zarządu.
22. Podejmuje uchwały o ukaraniu członka wykluczeniu członka Związku.

III. Komisja Rewizyjna:
1. Nadzoruje i kontroluje działalność finansową i majątkową Związku oraz realizację uchwał organów Związku.
2. Członkowie Komisji Rewizyjnej nie mogą wchodzić w skład Zarządu Związku.
3. Członkowie Komisji Rewizyjnej mają prawo uczestniczenia w posiedzeniach organów Związku.
4. Ocenia prawidłowość gospodarowania budżetem związkowym i przedstawia Zarządowi uwagi i wnioski w tym zakresie.
5. Komisja Rewizyjna wybiera ze swego grona Przewodniczącą Komisji, zastępcę i sekretarza w głosowaniu jawnym.
6. Przedkłada walnemu zebraniu delegatów Związku sprawozdanie ze swojej działalności.
7. W razie stwierdzenia w zarządzaniu majątkiem Związku niezgodności

ze Statutem lub przepisami prawa, jak również niewłaściwego zabezpieczenia majątku Komisja Rewizyjna niezwłocznie powiadamia o tym Zarząd Związku.

8. Występuje z wnioskiem do walnego zebrania delegatów Związku o udzielenie Zarządowi absolutorium.

IV. Oddziałowe Koła Związkowe
Stosuje się odpowiednio postanowienia Statutu dotyczące organów Związku z tym że:

1. Ogólne zebranie członków Koła wybiera Zarząd Koła, oraz delegatów na walne zebranie Związku.
2. Zarząd Koła współdecyduje w zakresie zatrudnienia, awansowania, premiowania, nagradzania pracowników, oraz rozwiązywania umów o pracę w zakresie w jakim przewidują to przepisy prawa pracy.

§ 6

FUNDUSZE I MAJĄTEK ZWIĄZKU

- I. Fundusze Związku tworzone są:
1. ze składek członkowskich
2. darowizn, zapisów i dotacji
3. dochodów z majątku Związku
4. imprez kulturalnych, sportowych itp.

II. Fundusze przeznaczone są na finansowanie działalności organizacyjnej, socjalnej, kulturalno-oświatowej Związku, oraz inną jego działalność statutową

1. podstawą działalności finansowej organów Związku są budżety obejmujące wszystkie środki będące w dyspozycji tych organów.
2. budżety uchwała się na okres roku kalendarzowego.
3. gospodarka finansowa Związku jest jawna.
4. zarządzanie majątkiem Związku nie może naruszać przepisów finansowych.

§ 7

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niniejszy Statut wchodzi w życie z dniem uprawomocnienia się orzeczenia Sądu o rejestracji Związku.
2. Zmiany w Statucie mogą być wprowadzone uchwałą walnego zebrania podjętą większością 2/3 ważnie oddanych głosów.
3. Sprawy nie objęte postanowieniami Statutu lub sporne Zarząd przedstawia do rozpatrzenia walnemu zebraniu delegatów w najbliższym terminie jego obrad.
4. Członkowie organów Związku mogą być odwołani z zajmowanych funkcji przed upływem kadencji w przypadku niewypełniania obowiązków, naruszania postanowień Statutu i obowiązujących uchwał Związku. Decyzja o odwołaniu z zajmowanej funkcji organu Związku winna być podjęta po wysłuchaniu zainteresowanego.
5. Mandat członka organów Związku wygasa przed upływem kadencji w przypadkach:
a) ustania członkostwa Związku
b) rezygnacji z mandatu
c) niemożności pełnienia funkcji przez okres dłuższy niż 1/2 kadencji.
6. W razie zmniejszania się ilości członków organu związkowego do stanu poniżej 50 proc. składu, przeprowadza się wybory uzupełniające.
7. Do statutu związkowego zalicza się okres przynależności do poprzednio działających związków zawodowych.
8. Komitet założycielski Związku przeprowadzi wybory do nowych organów związkowych po uzyskaniu rejestracji w Sądzie.

CO CI PRZESZKADZA W PRACY?

Kierownik Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie — **Julian Pilszczyk**. „Rozwinięta chyba już do granic możliwości biurokracja. Nie tak sobie wyobrażałem w czasie studiów pracę inżyniera. Jak nie narada, to nie kończące się nigdy papierki, które powinien załatwić referent. Pewien jestem, że większości z nich nikt nawet nie czyta, nikomu i niczemu nie służą. Stanowczo za mało czasu na faktyczne sprawy zakładu, a przecież pracujemy o wiele więcej niż 8 godzin dziennie. W domu praktycznie się tylko śpi. Dobrze że jeszcze nie mam telefonu, na nieszczęście zakładają mi już, skończy się więc i to”.

Pracownik warsztatu pogotowia technicznego z Woli — **Adam Struzik**. „Do nas nie docierają wcale informacje. Dziś po raz pierwszy od wielu miesięcy (16 XI) dostaliśmy „Sygnały MPK”. Nie tylko nie wiemy co się dzieje w przedsiębiorstwie, ale nawet o wycieczkach dowiadujemy się po terminie. Przegraliśmy tym sposobem mieszkania patronackie, dowiedzieliśmy się za późno. Może tam i gdzieś wiążą ogłoszenia, ale przecież nie będziemy codziennie chodzić do biura? Pracujemy w bardzo brudnych ubraniach, bo jak się idzie wymienić, to albo nie ma, albo są — tyle, że o parę numerów za krótkie”.

Kierowca-mechanik pogotowia technicznego — bez nazwiska. „Pomoże nam pani, bo już nie wiemy gdzie mamy się udać? Chyba ktoś za biurkiem wymyślił, że kierowca — mechanik nie ma prawa brudzić się w pracy, przydzielono nam więc polewo norm przynależnej mechanikowi zaplecza, pasty BHP. To nam nie wystarcza. Naprawiamy autobusy na końcówkach, potem siadamy za kierownicą i jedziemy do następnej awarii. Nie możemy, a raczej nie powinniśmy prowadzić tłustymi od smaru rękami. Dłoń „nie trzyma się kierownicy”. Swojego mydła też nie przyniesiemy, bo kartkowego nie starczy”.

Andrzej Kuraś i Aleksander Szczurzydo — podwoziowcy z Bieńczyc. „Ciężkie warunki pracy, kiepska wentylacja. Towar do bufetu i posiłki regeneracyjne często dowożą już po przerwie śniadaniowej. Nie zawsze zdążymy zjeść w terminie. Strasznie dużo zarządzeń. By je przestrzegać musiałby człowiek chodzić z zeszytem i spisywać, bo inaczej nie spamięta, a na to znów nie ma czasu. Dlatego też nie interesujemy się nimi. Staramy się słuchać majstra i tyle”.

Przydałoby się coś zrobić z praniem kufajek. Kto ma tylko jedną i oddaje ją do prania musi czekać parę dni, nie mając nic w zastępstwie. W magazynie nie ma bowiem na wymianę”.

Podwoziowcy, elektrycy, silnikowcy z Bieńczyc (prosiliby nie podawać nazwisk). „Strasznie przeszkadza biurokracja. Dlaczego wszystkie nie możemy załatwić na miejscu? Dlaczego po głupie zaświadczenie o zarobkach musimy jeździć aż na Brożka i tracić czasem cztery godziny? W magazynie nie ma kompletu sortów, trzeba więc do SGO wybierać się parę razy. Z załatwianiem naszych wniosków też coś nie tak. Kto tylko przyjdzie — bhp, dyrektor, chociażby i pani — wszyscy wszystko zapisują a jak-

że, tylko co z tego? Potem już chyba nikt tym się nie przejmie, a pisanie idzie do kośza?”

Kierowca z Bieńczyc — także anonimowo. „Niech mi pani powie jak to właściwie jest? Kraków ma coraz mniej pojazdów, czy coraz więcej? Wygląda, że mniej bo kierowcom się ciągle ujemuje czasu na przejazd linii. Na 139 i 153 czas mamy tak wysrubowany, że siusiu nie ma kiedy zrobić, a przecież na końcówce powinienem chociażby koła sprawdzić. Tylko kiedy ja mam to robić? A już najgorzej gdy na trasie kieruje ruchem milicjant. Nie kwestionuję umiejętności milicji, tylko, że jak „niedzielny kierowca” zobaczy milicjanta z reguły głupieje i korek mrowiany, wtedy nie tylko, że na końcówce nie mam chwili postoju, ale w czasie się nie zmieszczę. I jeszcze jedno, jesteśmy jedną załogą a są między nami podziały. Kierowca (nie każdy na szczęście) z innej zajezdni nie pożycz nawet żarówki, bo ja jestem z innego zakładu. Czy tak być powinno?”

Pracownicy z zaplecza Bieńczyc — nazwiska znane redakcji. „Denerwują kliki i kumoterstwo. Na jednych patrzy się przez palce u innych widzi się wszystko”.

„Na warsztatach nie ma nic do picia. Herbata powinna być w dostępnym miejscu, a nie pod zamknięciem. Nie mamy czasu chodzić za kluczem, w bufecie też nie zawsze jest co kupić”.

„Zbyt mało stanowisk pracy na zapleczu, ciasno. Słabo zaopatrzona narzędziownia, niesprawne podnośniki, niedostateczna konserwacja maszyn i urządzeń”.

„Ciekawe kto w tym roku będzie brał „mrozowe”. Czy znówu z warsztatów paru, a resztę z biur? To denerwuje”.

„Pasta bhp do mycia rąk ta którą dostajemy, jest dla nas nieodpowiednia. Ta rąk nie umyjemy. Potrzebna jest ostra, piaskowa”.

Dyspozytor z ZTH — **Krzysztof Guberniak**: „Strasznie przeszkadzają nam telefony do osób nie pracujących na dyspozytorni. My nie mamy czasu szukać każdego. Najczęściej są to zresztą rozmowy prywatne. Ja już pomijam, że tym sposobem blokowany jest nasz telefon i ważne zgłoszenia mające wpływ na komunikację mogą być opóźnione”.

Kierownik Zakładu Socjalno-Bytowego — **Ryszard Laskowski**: „Psuje nerwy brak, bądź duża awaryjność wozów transportujących towary do bufetów i posiłki regeneracyjne. Czasami niestety spóźniamy się na przerwy śniadaniowe. Największy jednak kłopot jest ze zdobyciem masy towarowej”.

Od autorki. Przypominam, że istniał niegdyś obyczaj, ba przepis nawet, o konieczności odpowiedzi na wymagające tego materiały. O ile wiem obowiązek istnieje nadal, a... odpowiedź brak. Nie jest to wcale następny wymysł biurokracji, ale wyraz szacunku dla załogi, jej przecież jest ta gazeta. Ludzie mają prawo wiedzieć co dzieje się z ich wnioskami, które nam przekazują. Jeżeli władza chce szacunku dla siebie — a inaczej nie będzie władzą autorytarną — musi niestety szanować rządzących. Szkoda, że o tym trzeba przypominać. Oprać. F.S.

66-66-29: ZADZWOŃ I OPOWIEDZ

Dobra zupa — i przywieziona na miejsce

BAROBUS SERWUJE

Przyszliśmy dość wcześnie. Jeszcze przed godziną 13.00. Konwojenci zabierali z zaplecza stołówki przy ulicy Brożka czyste już termosy, starannie umyte po sprzedawanej rano zupie. Prędzej niż zwykle uporali się też ze sprzątaniem barobusów, a że było jeszcze trochę czasu do odjazdu zaczęli nam pokazywać nie najlepsze warunki w jakich dzień w dzień pracują przeciętnie od 6.30 do 20.00. I bez „pokazywania” trudno byłoby nie zauważyć stanu w jakim znajdują się trzy barobusy. To, że przydzielono je do sprzedaży zup regeneracyjnych na okres zimy, było pomysłem bardzo dobrym. Szkoda tylko, że przed jego zrealizowaniem nie oddano tych wozów do kapitalnego remontu. Każdy z barobusów podzielony jest na trzy części — kabinę kierowcy, jadalnię i zaplecze i w każdym z tych wymienionych pomieszczeń widać na wylot dziury i prześwity. Przy temperaturach zerowych trudno w nich wytrzymać. A co będzie gdy zacznie padać deszcz czy śnieg? W najgorszym stanie znajduje się barobus w kolorze zielonym. Nawet nie wymieniono mu wykładziny podłogowej, aby umożliwić dokładne zmywanie podłogi. Z uszkodzonego pokrycia motoru przyska ciec aż na sufit kabiny kierowcy. A podobno wóz za ledwie kilka dni temu wrócił z warsztatu Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego.

Dochodzi godzina 14.00. Czas więc wyruszyć w drogę... do stołówki Akademii Medycznej w Prokocimiu. Wybieramy barobus prowadzony przez kierowcę z ZTS, Czesława Jakubka. Jedziemy przez ulice Podgórze. Dojeżdżamy do pięknego, nowoczesnego osiedla domów studenckich AM. Barobusy pozostają na podjeździe, a my windą towarową udajemy się na piętro. No-

woczesna, zautomatyzowana stołówka przypomina raczej laboratorium. Rzucając się w oczy czystość. Grzeczna obsługa. Konwojenci nasi pobierają zawieszisty kapuśniak z wkładką — 10-dekowym kawałkiem kielbasy. „Ile razy w tygodniu przewidziany jest posiłek jarski?” — pytamy kierowniczkę stołówki. „Dwa razy, ale jak mamy mięso, to może być tylko raz” — pada odpowiedź. Zjeżdżamy windą teraz już z pełnymi zupami termosami, które szybko wniesione zostają do barobusów. Wyjeżdżamy za miasto. Teraz barobusy nie jadą już jeden za drugim. Każdy wyrusza w innym kierunku — obsłużyć swój rejon. Ten, w którym jedziemy, kieruje się na Plac Boh. Getta. Konwojent Zdzisław Palonek pozostawia w PKR termos z 12 porcjami zupy. Termos odbiera regulator, Bogumił Budka. Jest już po 15.00. Godzinę temu pan Budka powinien skończyć pracę, ale zmiennik nie przyszedł. Po interwencji obiecano przysłać zastępcę i jemu to wraz ze służbą pan Budka przekazuje termos zupy.

Kierowca, Czesław Jakubek prowadzi barobus najkrótszą trasą w kierunku Dworca Wschodniego. Kiedy dojeżdżamy na miejsce robi się już szaro. Pada zamarzająca mżawka. W wozie robi się coraz zimniej. Nie mamy miejsca do parkowania. Stajemy więc na chodniku. Najcieplej jest w kabinie kierowcy. Najzimniej w jadalni. Zdzisław Palonek z konwojenta przemienia się w kelnera. Zdejmuje kurtkę i pozostaje tylko w białym chalcie. Przygotowuje sobie na zapleczu talerze i chleb... ale oto jest już pierwsza konsumentka, motornicza „5” SABINA SZUMNIAK „Jestem od trzeciej rano w pracy, mam dziś dwurazówkę, trzeba coś zjeść. Zupa — świetna”.

„A co jest dobrego?” — z

tym pytaniem wpada do barobusu motornicza „15”, STANISŁAW ZYCH, za chwilę z talerzem zupy i porcją chleba zajmuje stojące miejsce obok pani Sabiny. Zjadają w pośpiechu i biegną do swoich wozów. Udają się do w pobliżu usytuowanego PKR. Jestem ciekawa czy można tam wypić szklankę herbaty. Nie myślę o sobie, lecz o motorniczach, którzy o to postulowali i o czym zresztą gdzieś pół roku temu pisałam. W PKR zastaje MIECZYSLAW SOBOLEWSKIEGO. Zauważyłam wiadro, czajnik, szklanki. „Czy jest woda na herbatę?” „Nie ma i rano też nie było, nie ma skąd wziąć”. Przysłuchując się naszej rozmowie motorniczy LESZEK JACH potwierdza, że przydałaby się szklanka gorącej herbaty dla tych, którzy tu jeżdżą. Oczywiście, dokąd tramwaje nie będą dojeżdżały do Wzgórz Krzesławickich, bo tam zawsze jest możliwość napięcia się czegoś ciepłego. „Dobrze, że teraz przynajmniej mamy tu zupy regeneracyjne” — dodaje motorniczy.

Wracam do barobusu, w którym jest już zimno nie do wytrzymania (dlaczego konwojenci — kelnerzy nie otrzymują odzieży roboczej — spodni, ani lekkich ocieplanych kurtek?).

Zupa ma dziś powodzenie. Co jaki tramwaj zajędzie na końcówkę to motorniczy wpada do barobusu na gorący posiłek. „Czy zawsze korzystam z posiłków regeneracyjnych? Nie, nie zawsze. Zależy od tego jak z domu wychodzę. Ogólnie trzeba stwierdzić że są niezłe” — mówi kolejny konsument motorniczy „15”, KRZYSZTOF PAPROCKI. A kierowcy autobusów „150”, MIECZYSLAW KLESZCZ i „113”, RYSZARD WALCISZYN stwierdzają że... „naprawdę bardzo dobry pomysł mieli w przedsiębiorstwie z

dostarczaniem posiłków w barobusie”.

Zupełnie już przemarznięci jedziemy na Dworzec Główny. Już na miejscu pan Jakubek ustawia się między dwoma autobusami i zastrzymuje barobus. Zjawiają się pierwsi konsumenci.

„Punktualni jesteście. Jak o piątą to o piątą przyjeżdżacie” — wpada do autobusu chwalać jego załogę pierwszy na Dworcu Głównym konsument, kierowca „154”, JÓZEF DUDA.

„Te zupy to bardzo dobra rzecz dla nas. Mogłoby tak cały rok być tu dostarczane”. — mówi kierowca „124”, IRENEUSZ LEITNER.

„Zupa bardzo dobra, no i przywieziona na miejsce. Nie musi człowiek, żeby coś zjeść, do baru biegać” — odpowiada kierowca „208”, EUGENIUSZ SŁOWIAK.

Kierowcy chwalą nie tylko smaczną zupę, ale również obsługę. Proszą, abym nie za-

pomniała pochwalić Zdzisława Palonka, co niniejszym czynię.

Termosy opróżniają się. Ostatnie porcje zupy zostają sprzedane. Jeszcze tylko barobus odstawić trzeba na zaplecze stołówki przy ulicy Brożka i na dziś koniec pracy. Jutro zacznie się znów o szarym świcie. I tak będzie dzień w dzień aż do 31 marca przyszłego roku... jeżeli barobusy wytrzymają. A żeby pełniły jednak swe zadanie muszą zostać naprawione i solidnie uszczelnione. Tylko nie może być mowy o wycofaniu choćby jednego z nich na parę dni z pracy. Wszystko należy wykonać przy nich w ciągu tych paru godzin nocnych, kiedy zjeżdżają do zajezdni. Należy również pomyśleć o ogrzewaniu tych wozów. Wcześniej, nie dopiero od —5 st. jak mówi zarządzenie. Niechże ludzie jedzą posiłek w cieple.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. S. Makarewicz

SZTAB „ZIMA”

(Dokończenie ze str. 1) szych dniach będzie wreszcie ciepło we wszystkich pomieszczeniach MPK przy ulicy Wawrzyńca.

Jeżeli chodzi o autobusy, to znów zaczyna się odczuwać braki akumulatorów. Jest jeszcze rezerwa dla Ikarusów, nie ma dla Jelczy i Berlietów. Nadal brakuje opon 1000-20, złącz elastycznych, przewodów — kolanek, pieców CO. Jeżeli nie będzie we wszystkich zapędniach odpowiedniego sprzętu, mogą być kłopoty z odśnieżaniem dróg wewnętrznych.

Pozostaje jeszcze do wykonania modernizacja CO i wentylacja w ZAB, dalszy ciąg prac w kotłowni, szklenie obiektów i podniesienie zadania nad stacją paliw w ZAC oraz szklenie okien w obiektach ZNA.

Podjęte jeszcze zostają sprawy opóźniających się dowozów przez barobusy posiłków regeneracyjnych i zaopatrzenia apteczek w leki przeciwgrypowe.

Nie brakuje więc ważnych spraw do omówienia na każdym z poniedziałkowych posiedzeń sztabów. M. B.



Przekleństw zaczynających się na „bodajbyś...” jest wiele, niektóre jednak wymyślili rzekomi cierpiennicy celem dowartościowania swojej pracy. Np. nauczyciele mawiają „bodajbyś cudze dzieci uczył”, choć wiadomo, że robia to z zamiłowania, są najwierniejsi swojemu zawodowi, i tak naprawdę, to najwięcej mają kłopotów z własnymi dziećmi.

Porzekadło: „bodajbyś postać na przystanku” proponuje w imieniu autentycznych cierpienników, jakimi są pasażerowie stojący na przystankach, a zawarte w nim złożenie kieruje pod adresem przede wszystkim kierowców autobusów i ludzi regulujących ich krążeniem na linii. Przekleństwo zrodziło się na końcówkach a jego aktualność nabiera szczególnej ostrości teraz, gdy daje się we znaki zimno, wiatr i plucha.

Dlaczego na końcówkach? Bo na przystankach rozłożo-

Bodajbyś postać na przystanku!

nych wzdłuż linii nie irytuje przynajmniej pasażera to, o czym chcę pisać. Jeśli bowiem regularność kursów jest w porządku, a ostatnio przeważnie jest, to pasażerowi „liniowemu” wszystko jedno, co się dzieje z autobusem na końcówce. Zaś pasażerowi na końcówce trafia przysłówiowy szlag, gdy np. pod takim Dworcem Głównym PKP stoją tasiemcowe kolejki ludzi po jednej stronie placu, zaś po drugiej stronie równie tasiemcowa kolumna pustych autobusów.

Dworzec to nie jedyne miejsce irytacji pasażerów. Na wielu końcowych przystankach „tylko dla wysiadających” autobus po wygarnięciu ludzi zamyka swe podwoje i tkwi w bezruchu (z pracującym na luzie silnikiem!) do momentu odjazdu, choć zziębnięci lub przemoknięci pasażerowie dreptający o kilkanaście metrów dalej na przystanku „dla wsiadających”

mogliby przez tych kilka czy kilkanaście nawet minut schronić się już przed grypą we wnętrzu wozu. A tak, psio- cząc rozpuszczają wersje o kierowcach grających na końcówkach w karty, popijających piwko i skuteczniających jeszcze inne, równie niemoralne, przyjemności.

Kładę ci ja to między bajki, jeśli jednak tego nie robią, to zastanawia mnie — co im przeszkadza w oczekiwaniu na moment odjazdu z pasażerami wewnątrz wozu? A poza tym, nie muszą wycyzniać aż tak drastycznych figli, żeby pasażera cholera brała. Wiem coś na ten temat, bo przychodzi mi codziennie odstać długie czasem minuty pod wspomnianym dworcem. Nie grają i nie piją, to fakt, ale migdaląc się, w ciemnym wnętrzu autobusu stojącego pod dworcową pocztą, parkę to już widziałem. Był to ewenement, niemniej codzienne obrazy, to schadzki kilku kierowców

w jednym wozie i pogwarka, spokojne zajądanie zabranej z domu „cegiełki”, zaszycie się w budce kontroli ruchu i długą a wesołą wymianę zdań, zwłaszcza kiedy „ordynuje” tam ładna dyspozytorka, itp. itd. Zziębniętemu pasażerowi oczekującemu w kolejce po drugiej stronie placu dworcowego zupełnie to wystarczy, żeby rzucał złośliwe i pełne przekleństw komentarze pod adresem MPK.

Tak, tego typu postępowanie rzutuje na opinię całego przedsiębiorstwa. Dlatego odpowiedzialni za tę opinię i w ogóle odpowiedzialni pracownicy, a takich przecież nie brakuje, winni wypowiedzieć temu, nieludzkemu przecież, zjawisku zdecydowaną walkę. Gdyby ode mnie zależało, ustanowiłbym dla nie podjeżdżających (na przystankach dla wsiadających) kierowców szczególną karę: niechby zimą postali na przystankach!

Z. ZYGMA

Z ostatniej chwili: kałesony już są (600)

Ubierz kilkutyśięcną rodzinę

Dużo mówi się i pisze o przygotowaniu przedsiębiorstwa do pracy w najtrudniejszym w ciągu roku okresie — do zimy. A więc przede wszystkim o taborze i związanych z jego eksploatacją problemami czy zabezpieczeniem obiektów w poszczególnych zakładach. A jak przygotowana jest do zimy załoga MPK? Czy pracownicy zaopatrzeni zostali w ciepłą odzież roboczą i buty zgodnie z obowiązującą tabelą na poszczególnych stanowiskach pracy? Odpowiedź na to pytanie postanowiliśmy znaleźć w Wydziale Gospodarki Odzieży.

Na schodach prowadzących do magazynu odzieżowego przy ulicy Brożka spotykamy młodych ludzi. Oglądają pobrane przed chwilą rękawiczki — skórkowe, ocieplane. Kiedy ich mijamy słyszymy uśmiech rozmowy... „jaka miękka skórka i jakie drogie, popatrz 1350 złotych kosztują...”

W pomieszczeniu na drugim piętrze kilkunastoosobowa kolejka. To do okienka, w którym na podstawie książeczek wydają kwity magazynowe — RW. Mijamy kolejkę i wchodzimy do magazynu odzieżowego. Wydawcy, Weronika Kowalska i Janina Ciasłoń uśmiechają się jak mogą tylko najszybciej wśród półek wszelkiego dobra w jakim magazyn jest zaopatrzony. Odbierają od przychodzących RW i wybierają odpowiednie wielkości pobieranej garderoby czy obuwia.

„Trzeba było rano przyjść i zobaczyć jaki tu mieliśmy tłum ludzi. I tak jest codziennie od 14 października...” zwracając się do nas mówi W. Kowalska.

Kierowca z ZAW, Andrzej Szczypkowski pakuje pobraną odzież, a jest tego sporo. Czy jest zadowolony? „Jak mam nie być zadowolony, gdzie teraz można co w sklepach dostać, a tu otrzymałem kożuszek, rękawiczki, czapkę, garnitur, koszulę, półbuty, botki i jeszcze w pracy talon na buty mi dano”.

Oglądamy kożuski. Pokryte elanobawełną w ładnych kolorach. Kołnierze i spody mają z baranów lub z nutrii. Gdyby takie w sklepach się znalazły, niedługo by tam zabawiły, a tu za darmo i dla każdego starczy. Wprawdzie zabrakło już tych najmniejszych rozmiarów, ale w najbliższym czasie znów będą.

„Czy jest na mnie kożuszek?” — pyta kolejny interesant. „Będzie z nutrii”. „To proszę mi do jutra zatrzymać. Przyjdę i wymienię ten, który kilka dni temu wziętem, bo jest trochę za duży”.



Brakuje kałesonów. Nie ma ich gdzie kupić. Wszystkie źródła zawiodły. Nie wszyscy mogą też pobrać koszulę. W tej chwili są tylko numery od 42 w górę ale z nimi mniejszy kłopot bo... już się szyją.

Kolejnym interesantem jest inż. Zbigniew Nowak z ZAC. Wybiera sobie gustowną z czarnej elanobawełny ocieplaną kurtkę.

„Kobiety — motornicze nam grymaszą...” — mówi W. Kowalska „Nie chcą płaszczy sukiennych chociaż należą one do umundurowania. Woląby kurtki ortalionowe. Narzekają też na filcowe botki, że dużo z nimi kłopotu bo trzeba sznurować”.

Wchodzi dwóch młodych ludzi. Jeden z nich otrzymuje buty sznurowane, rękawiczki, rękawiczkę i beret w kolorze czerwonym, po czym poznajemy że jest jeszcze uczniem. I rzeczywiście jest to Włodzisław Gałuszka z klasy III, przyszły mechanik kierowca.

I znów kolejny interesant motorniczy z ZTP, Stanisław Grzechuła, który dziś pobiera czapkę zimową, botki ocieplane i skórzane rękawiczki, a kierowca z ZTS, Helena Krzywańska — sztyt na zamówienie mundur.

Zbliża się godzina 13.00, koniec więc na dziś wydawania odzieży. Jutro znów od rana panie Kowalska i Ciasłoń będą miały pełne ręce roboty.

Nielatwo w dobie kryzysu zapewnić ubranie kilkunastoosobowej rodzinie, co dopiero ubrać kilkutyśięcną załogę MPK, a takie przecież zadanie stanęło przed Wydziałem Gospodarki Odzieży i trzeba przyznać, że zostało wykonane. Udało się zaopatrzyć w całą gamę odzieży wynikającą z opracowanej dla MPK tabeli. Przeważająca większość to docenia, ale znajdują się malkontenci, bo gdzie ich nie ma, i narzekać będą, że nie ma odpowiedniej numeracji tego czy tamtego, że brakuje kałesonów. Otóż, według informacji jaką otrzymaliśmy od kierowniczk WGO, Zbigniewy Proskurnickiej, być może, że uda się zakupić odpowiednią tkaninę na szycie kałesonów. Innego wyjścia przynajmniej w tej chwili nie widzi.

Trudno więc obiektywnie nie stwierdzić, że o zimie w przedsiębiorstwie pomyślano nie tylko w aspekcie przygotowania taboru czy stanowisk pracy, ale również odpowiedniej odzieży dla załogi.

M.B.

Odkąd sięgam pamięcią teren zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie był bodajże najestetyczniejszy. Dużo zieleni i co najważniejsze — czysto. Mimo że było z każdym rokiem coraz ładniej, praca stawała się trudniejsza. Przybywało taboru i ludzi, stawało się ciasno. Zaczęło brakować stanowisk pracy. Powoli pojawiały się wokół zajezdni nowe wiaty i budynki. Szanse na poprawę sytuacji zaczęto upatrywać, gdy coraz realniejsze kształty przybierał budynek socjalny obok zajezdni. Po różnych perturbacjach oddano go do użytku. Zwolniły się pomieszczenia szatni, przeniesiono magazyn. Teraz potrzebna była wyobraźnia, wyjście poza stereotypy, myślenie „na jutro”, by odpowiednio zagospodarować zwolnione pomieszczenia. Na szczęście, kierownictwo postanowiło poprawić warunki pracy na zapleczu. Nadarzyła się i druga szansa, która pozwoliła na powiększenie stanowisk pracy: oddano wreszcie akumulatornię i przeniesiono ekonomat do biurowca przy ulicy Brożka. Zostały więc zwolnione następne pomieszczenia.

Nareszcie, z hali zajezdni znikną szafki ubraniowe (nie-

poszczególnych stałych godzinach. Męska, damska i dziecięca, wykonane identycznie i z tego samego materiału, a jednak różniące się w wyglądzie. W damskiej kradzież się nie zdarza. Czysto. Oprócz jednego przypadku (być może że się zepsuła) oryginalne baterie przy umywalkach. W męskiej już gorzej. Po większości oryginalnych baterii pozostało już tylko wspomnienie. Po prostu je wymontowano i ukradziono. Trzeba było zainstalować zwykłe metalowe. Nie było sensu zakładać tych ładnych bo prawdopodobnie zniknęłyby znów.

W byłym ekonomacie stołarnia, warsztat regeneracji luzowników i pantografów, pomieszczenie z kanałami do przeglądów i napraw wózków widłowych. W miarę możliwości przy poszczególnych warsztatach wydzielone pokoje śniadaniowe. W niektórych obrazy-reprodukcje wykonane przez Marka Solarza i wszędzie czysto, a przecież moja wizyta nie była zapowiedziana i nie była też przy okazji komisji porządkowej. Tak więc jest na co dzień. Nawet tam gdzie prowadzone są prace budowlane, zaskakuje — tak typowy prze-

W nowohuckich „tramwajkach”

LUŻNIEJ

stety część z nich musiała tam dotychczas stać) i silniki tramwajowe. Te ostatnie będą przechowywane w magazynie. Dotychczas ustawiane były pod ścianą. Może było to i wygodne, ale niezgodne z wymaganiami w tym zakresie.

Wielkie przeróbki i modernizacja zaczynają się już w budynku administracyjnym. Przerabiane jest wnętrze świetlicy. Projektantem i wykonawcą jest Piotr Solarz.

W byłym punkcie sanitarnym znajduje się przejście do warsztat elektryczny. To pomieszczenie jest jednak przeznaczone na powiększenie lakierni. Tam gdzie znajdowały się stare szatnie, będzie „kompleks” bufetowy oraz warsztaty dla poszczególnych brygad. Swoje pomieszczenia będą mieli też i mistrzowie (pokoje pomyślane są tak by znalazło się miejsce na podręczny magazyn). Prace adaptacyjne z zakresu budowlanego wykonuje Zakład Budowlany.

Tam, gdzie dotychczas znajdowała się kuźnia, będzie narzędziownia, a w starej akumulatorni magazyn smarów. Wreszcie zrobiono zadanie na wózki — czekano na tę wiatę tylko cztery lata(!). Własnymi siłami w ZTH montowano w nowym magazynie regały, zmieniano oświetlenie. Poprzednio lampy, umieszczone były tak, że oświetlały tylko górną półkę regału. Brygada konserwacji światła jest chyba jedną z niewielu tego typu w przedsiębiorstwie, która zajmuje się także instalacją elektryczną w pomieszczeniach.

W nowej akumulatorni podłoga w szatni dosłownie błyszczy. „O czystości świadczy lustro” — mówi szef zakładu, Julian Piłszczyk. W tej szatni lśnią. Trudno dopatrzeć się pyłku, nie mówiąc już o plamach. Zastanawiam się jak to jest? Przecież to też szatnia zakładowa, a więc często rozumiana jako nieczyja. Jakże inaczej to wygląda w tym samym zakładzie, lecz w innym miejscu? Ot chociażby szatnie w nowym budynku socjalnym. Są odmykane w

ciem dla budowlanej rzeczywistości bałagan — tu porządek. Aż dziwne, że leżący pod ścianą gruz też jakby poukładany, nie stwarza zagrożenia dla pracujących ludzi i to nie tylko tych z budowlanki, ale i pracowników zaplecza wykonujących swe normalne obowiązki. Znać gospodarza na co dzień. Kiedyż doczekamy się takich widoków na placach budowy?

Prace modernizacyjne w ZTH prowadzone są przy jednoczesnej normalnej działalności zakładu. Nie cierpi na tym bynajmniej komunikacja, nie ma z tego tytułu późniejszych wyjazdów tramwajów. Skąd ludzie do tych prac skoro większość z nich prowadzonych jest we własnym zakresie? Różnie. Czasem są to prace w nadgodzinach, czasem wykorzystuje się tych, którzy akurat na nadmiar pracy w danym momencie nie narzekają. Wszystko w ramach planowanych i przyznaných kosztów. Część funduszy pochodzi także z planowanego a nie wykorzystanego — bo nie osiągnięto planowanego zatrudnienia — funduszu płac.

Zakład Tramwajowy w Nowej Hucie ma jeszcze jedną chyba najbardziej widoczną inwestycję, jest nią „łuk tryumfalny” nad rozjazdami torowymi głównej bramy. Zakład nareszcie ma ciepłą wodę z kombinatu. Przestanie więc straszyc widmo ciągłych awarii kotłowni i brak ciepłej wody w kaloryferach. Kotłownia przestanie też przerażliwie kopcić, dotychczas „świetnie” bowiem wspomagała w tym względzie pobliski kombinat. Ponieważ nie było możliwości poprowadzenia rur dołem pod torami tramwajowymi (w wypadku awarii tabor na dłuższe nie mógłby wyjechać) zdecydowano się rury puścić górą, nad siecią tramwajową. Wiele lat trwały pertraktacje nim udało się to sfinalizować.

Na zakończenie wypada tylko życzyć ludziom by wraz z poprawą warunków pracowało im się lepiej bo o to przecież w tym wszystkim chodziło.

FILOMENA SERWIN



Za mundurem... za którym?

Na urzeczywistnienie powiedzenia: „za mundurem panny sznurem” mogą w naszym przedsiębiorstwie liczyć tylko dyrektorzy, kierownicy, no i strażnicy. Motorniczowie, kierowcy i inni funkcjonariusze zobowiązani do noszenia munduru mogą im tylko pozazdrościć, skoro z uporem godnym lepszej sprawy agrywają się na niepoprawnych cywilów.

A tak, na poważnie, to istotnie kadra kierownicza, z dyrekcją na czele, daje dobry przykład konsekwentnie nosząc wcale przecież twarzowe mundury firmowe. Nie wiedzieć dlaczego, nie idą w ślady ci, przez których noszenie munduru jest szczególnie celowe i... wymagane zarządzeniem.

Jedziesz tramwajem i nie jesteś pewien, czy ten brodaty cywil, odrobinę opatrzonej w fachu, nie zastąpił tylko na jeden kurs kolegi, który z końcówki zmył się na śniadanko. Jedziesz autobusem i nie wiesz, czy ten zarośnięty rozchełstaniec nie uprowadził pojazdu dla kawału i twoja podróż skończy się w innym województwie, na dodatek w rowie lub w piekle. Rozmawiasz w punkcie kontroli ruchu, czy innej dyspozytorni, z żywą reklamą „Fali” i „Peweru” i nie masz pewności, czy informacja padła z kompetentnych, czy ślicznych uszerek. Nie miałbyś ciekawości tych wszystkich wątpliwości, gdyby ci funkcjonariusze zechcieli podkreślić swoją kompetentność MPK-owską powierzchownością w postaci munduru.

Zastanawiające są powody, dla których zdarza się swoje prywatne, z takim trudem teraz nabyte, ciuchy. Wstyd? Nie większy od samej pracy, którą się i tak wykonuje, zresztą bardzo przecież społeczeństwu potrzebnej i nie mniej przez to społeczeństwo szanowanej. Widocznie są więc inne jakieś powody. Ale skoro tak, to warto by je wcześniej ujawnić i zlikwidować, zanim kierownictwo MPK zacznie wyciągać ostre konsekwencje za nierespektowanie zarządzenia. A lojalnie ostrzegam, że o takim postanowieniu podstępnie ostatnio na Sztobie.

(Z. Zyg.)

PRZECIW PALENIU

Wznawia działalność Polskie Towarzystwo Przeciwtętoniowe. W naszym przedsiębiorstwie ma ono 50 członków. Zwolenników informujemy, że chętni wstąpienia w szeregi Towarzystwa mogą się zgłaszać u pani JANINY KASPRZYK — przewodniczącej i HELENY MAKULY — skarbniczki PTP.

Przy okazji — 1 grudnia to tradycyjny DZIEŃ BEZ PAPIEROSA — jeżeli możesz wstrzymaj się od trującego dymu.

SPORT



Zarząd TKW-LOK przyjmuje zgłoszenia na kursy:
PLETWNURKÓW KLASY III

Zajęcia odbywają się w soboty w godz. 18.15 — 20.00 na pływalni KS „KORONA”.

Kurs przygotowawczy trwa do dn. 31. 12. br.

Przewidywany termin zakończenia kursu i egzamin: czerwiec 1983 r. Cena kursu: ok. 3.000 zł, dla członków TKW odpłatność w granicach 1.000 — 1.500 zł.

Sprzęt ABC (maska, pletwy, fajka) zabezpiecza organizator kursu. Dla absolwentów kursu możliwość udziału w obozie szkoleniowym w r. c. u. typu na terenie Pojezierza Mazurskiego.

STERNIKA MOTOROWO-DNEGO KLASY III

Czas trwania kursu: grudzień 82 r. — czerwiec 1983 r.

Ceny kursu: ok. 3.500 zł, dla członków TKW odpłatność w granicach 1.000 — 1.500 zł.

Patent sternika motorowodnego kl. III uprawnia do samodzielnego prowadzenia jachtów motorowych o pow. pokładu 12 m² i poj. sil. do 1000 cm³ z ograniczeniem mocy do 50 KM, oraz do pełnienia funkcji wykwalifikowanej załogi na jachtach motorowych i żaglowych bez ograniczeń.

STERNIKA ŻAGLOWEGO

Czas trwania kursu: styczeń — lipiec 1983 r.

Cena kursu: ok. 3.000 zł, dla członków TKW odpłatność ok. 1.500 zł. Patent sternika uprawnia do samodzielnego prowadzenia jachtów żaglowych.

PEŁYWACKI

Czas trwania kursu: w zależności od liczby zgłoszeń.

Opiata: ok. 750 zł, dla członków TKW — bezpłatnie.

Zgłoszenia przyjmują: kol. kol. **WŁADYSŁAW MICHAŁSKI, JERZY KRAUSS** ZZ ZSMP — MPK Kraków, ul. Brożka 3, II p., pk. 234, tel. 66-20-22, wewn. 2.

Informujemy ponadto, że 3 grudnia o godz. 13.00 w świetlicy przy ul. Brożka 3 odbędzie się zebranie organizacyjne TKW. Zostanie na nim wybrany Zarząd Klubu oraz zatwierdzony Statut. Projekt statutu TKW został podany do wiadomości przez zamieszczenie na tablicach ogłoszeń.

DRUŻYNA Z ZET — PODGÓRZE NIEPOKONANA

W zorganizowanym w dniu 20. XI. Międzyzakładowym Turnieju Tenisa Stołowego, który odbył się w świetlicy ZAW boje toczyli przedstawiciele pięciu zakładów.

Najlepszym w punktacji zespołowej okazał się zespół z ZET-Podgórze przed Zarządem Przedsiębiorstwa i ZEA-Czyżyny.

W punktacji indywidualnej niepokonani byli koledzy z ZET-Podgórze, którzy zajęli cztery kolejne miejsca. I tak I miejsce zajął Stanisław Mikulski, II Józef Kowal, III Marek Sosnowski, IV Zdzisław Urban.

Również w grze w debła najlepszym był zespół z ZET-Podgórze w składzie: Stanisław i Bogusław Mikulscy, którzy pokonali zespół Zarządu Przedsiębiorstwa w składzie Antoni i Mirosław Kądziołowie. Była to ostra walka dwóch rodzin w składzie ojciec i syn.

Wszyscy zwycięzcy otrzymali dyplomy i nagrody rzeczowe ufundowane przez Dyрекcję Przedsiębiorstwa. Na zakończenie wypadu przypomnieli, że organizatorami tego Turnieju był Dział Kultury, Sportu i Turystyki oraz sekcja ping-ponga Ogniska TKKF „Tramwajarz”. (Z. G.)

NA CO MI SIĘ PRZYDAŁA TA PROFILAKTYKA

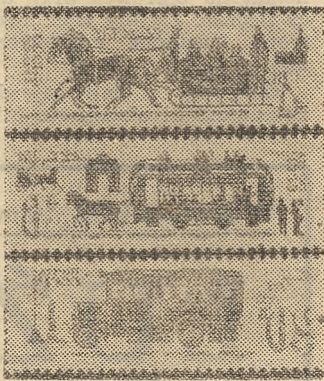
Gdzieś w maju, w artykule pt. „W obronie przyskrzynionych” zagrzebiałem na motorowych, którzy nie posiadli sztuki ruszania z przystanków, czego wynikiem były niebezpieczne przytrzaśnięcia pasażerów drzwiami tramwajowymi. Podałem kilka naczynnie zaobserwowanych przykładów, w nadziei, że zadziałam profilaktycznie i przyjemność przyskrzynienia nigdy mnie nie spotka. Jakże się myliłem.

Oto 17 listopada o godz. 15.35 usiłowalem wsiąść do tylnych drzwi drugiego wozu tramwaju nr 13, na przystanku przy ul. Bohaterów Stalingradu koło kina „Uciecha”.

Usiłowalem, ale skoro tylko złapałem za uchwyt przy drzwiach, te z rozmachem przytrzasnęły mi rękę. Refleksywnie i siłą kogoś z wewnątrz tramwaju zawdzięczałem, że nie zostałem dowleczony do Poczty Głównej jak Hektor pod murami Troi. „13-kę” dogoniłem następnym tramwajem, ale zdenerwowanie tak mnie przytknęło, że ograniczyłem się tylko do spojrzenia na mojego niedoszedłego zabójcę i odnotowania umieszczonego z przodu numeru pociągu: 13—10. Jeśli te dane wystarczą przełożonym do rozszyfrowania owego motorowego, proponuję tylko zaaplikowanie mu małego repetitorium

z tematu „ruszanie z przystanków”. Jeśli zaś czyta mnie przez jakiś przypadek sam motorowicz, wybaczam mu, bo dobiegłem być może już po sygnale, ale że nie otwarił po prostu drzwi, żeby uwolnić mi rękę, mam do niego tylko jedno pytanie: **po cholere masz Pan to wystające na pół metra lustro?** No i, dziękuję mu za mały stres — przydał się jako lekcja, w wyniku której postanowiłem wsiadać do tramwaju tylko drzwiami przy motorowiczym i na wszelki wypadek... spisałem testament. A swoją drogą — na diabła mi się przydała ta cała profilaktyka.

(ZygZ)



Zbiory filatelistyczne o tematyce „Transport miejski” wzbogaciły się o nową emisję 6 znaczków ZSRR p.n. „Historia miejskiej komunikacji z przełomu XIX i XX wieku w Moskwie”. Na poszczególnych znaczkach zaprezentowano: 4 kop. — sianie do przewozu kil-



kunastu osób, 6 kop. — piętrowy, jakże oryginalny, konny tramwaj, 10 kop. — dorożkę, 15 kop. — taksówkę, 20 kop. — miejski autobus, 32 kop. — elektryczny tramwaj. Emisję uzupełniają ozdobne koperty pierwszego dnia obiegu (EDC) z okolicznościowym datownikiem stosowanym w Moskwie. Znaczniki reproduujemy.

Zbieraczy znaczków o tematyce „samochody” zainteresuje zapewne wiadomość o wydaniu przez Poczta Polską ilu-

strowanej kartki pocztowej z wydrukowanym znaczkiem wartości 5 zł dla upamiętnienia 50-lecia Transportu Samochodowego Łączności. Na znaczku przedstawiono furgon pocztowy z 1925 r.

T. Grab.

Fot. Józef Jauernig

JAK BĘDZIE NAPRAWDĘ POKAZ PRAKTYKA

Przygotowania do zimy trwają wszędzie, także w rejonie komunikacji. Jeśli chodzi o tabor komunikacji miejskiej, to postawiono przede wszystkim na podniesienie gotowości technicznej starych autobusów i tramwajów, co w praktyce oznacza w skali kraju zwiększenie czynnych autobusów o 800 sztuk, a tramwajów o 40. Zdecydowano także, iż dostawy nowych autobusów dla MPK zamiast planowanych 2050 wyniosą w tym roku 2569

się przyspieszenia tego terminu już na maj przyszłego roku. Ma być od razu budowana cała sieć metra, a nie tylko jedna linia, jak planowano. Ustalono też listę dostaw sprzętu i materiałów z ZSRR, co ma kosztować w 1983 r. ok. 2 mld rubli, a już w listopadzie br. wyjeżdża do Kraju Rad na przeszkolenie pierwsza grupa naszych budowniczych.

TYLKO DLA KOBIET

O zmroku na peryferiach wielkiego Londynu pojawiły się autobusy miejskie z napi-

pisami na szybach „Wyparli nas spaliny”. Po kilku latach przekonano się jednak, że trolejbusy są tańsze w eksploatacji i właśnie nie zanieczyszczają środowiska i podjęto decyzję o powrocie tego środka komunikacji do stolicy. Budowa pierwszej linii wymagała ułożenia 200 km kabli, 4 podstacji i zajezdni. Dla obsługi linii zakupiono 22 trolejbusy radzieckie. W przyszłości komunikacja trolejbusowa przewidziana jest na liniach obrzeżnych stolicy oraz między Warszawą a miastami strefy podmiejskiej.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



sztuk, w tym 890 przegubowych. Jest to liczba znacząca, ale czy wszędzie uda się zastąpić nowymi wozami tabor nadmiernie wyeksploatowany? Nie należy się raczej łudzić.

WARSZAWSKIE METRO CORAZ BLIŻSZE

Pod koniec października br. ukonstytuowało się w Warszawie prezydium Społecznego Komitetu Budowy Metra. W grupie ludzi różnych zawodów, którzy wzięli na siebie ciężar prac organizacyjnych, znalazł się m. in. dr inż. Jan Kubalski, który problemami budowy „podziemnej kolei miejskiej” w stolicy zajmuje się już od 1937 r. Postanowiono, że zasadnicze prace przy budowie powinny się rozpocząć już w III kwartale 1983 r., ale nie wyklucza

sami „Tylko dla kobiet”. W ten właśnie sposób Rada Miejska stolicy Wielkiej Brytanii usiłuje zabezpieczyć samotne pasażerki, wracające późno do domu, przed zaczepkami ze strony mężczyzn. Ale chodzi nie tylko o zwykłe podrywanie, bowiem w londyńskich środkach komunikacji miejskiej coraz częściej dochodzi obecnie także do brutalnych napadów na kobiety.

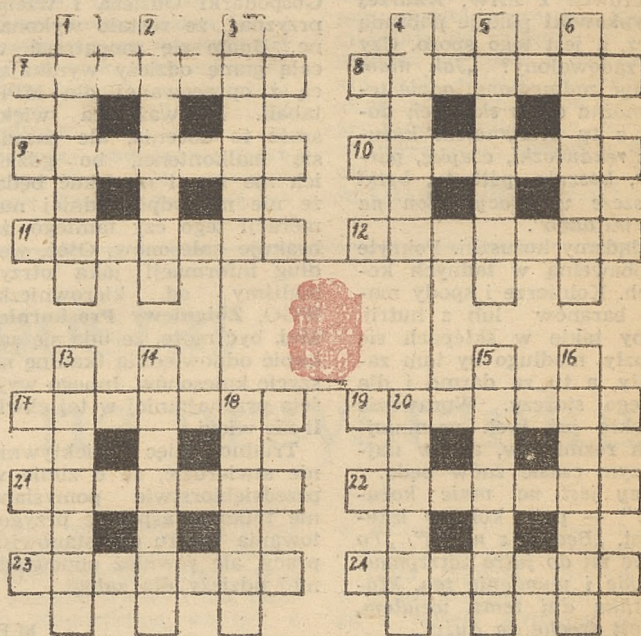
TROLEJBUSY WRACAJĄ DO WARSZAWY

Stupy trakcyjne wzdłuż ul. Puławskiej, od Dworca Południowego do Piaseczna, wyznaczają drogę warszawskich trolejbusów, z których pochoinnie zrezygnowano w latach siedemdziesiątych. Kierowcy ostatnich trolejbusów zegnali wówczas pasażerów na-

FRANCUZI PRZEPROSILI TRAMWAJE

Tramwaj „wypędzony” przed laty z ulic francuskich miast jako przestarzały środek komunikacji, obecnie otrzymał znów zielone światło i triumfalnie wraca. Konieczność oszczędzania paliwa zmusiła władze aż 12 miast, m. in. w Grenoble, Nantes, Strasburgu, Tuluzie i Bordeaux, do przywrócenia tramwajów. Opracowano zresztą specjalnie w tym celu nowy model dwuwagonowego pojazdu szynowego, który mieści wygodnie 170 osób i może rozwijać prędkość do 80 kilometrów na godzinę. W Paryżu, gdzie ostatnią linię tramwajową zlikwidowano jeszcze w 1937 r. obecnie postanowiono połączyć tramwajem przemysłową dzielnicę Saint-Denis z Bobigny. (Oprac. l-k)

KRZYŻÓWKA NR 11



POZIOMO: 7) Materiał budowlany. 8) Wykaz, rejestr. 9) Zamężna, szanowana kobieta, określenie używane w starożytnym Rzymie. 10) Część zakładu pracy, fabryki. 11) Zanotowane wydarzenie. 12) Ptak leśny. 17) Pocisk z silnikiem. 19) Specjalista od ruletki. 21) Substancja nadająca obrazowi potysk. 22) Pozostałość po spalonej benzynie. 23) Danie z mięsa. 24) Popularny polski aktor komediowy (1874—1959).

PIONOWO: 1) Część Indonezji. 2) Obrazowanie okna. 3) Są tu opisane sny. 4) Skupienie się, zastanowienie. 5) Narkotyki z konopii. 6) Wszyscy go podziwiają, zasłużony. 13) Wielu przegrywa, niewielu wygrywa. 14) Łączy akta. 15) Naramienniki. 16) Zakręt koryta rzecznej, również ornament. 18) Akt prawny wydany przez rząd. 20) Biała broń.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 10

POZIOMO: Szablon, Wiklina, Pancerz, Granica, Latarka, Portret, Komnata, Tresura, Matówka, Wełtawa, Merkury, Zapłata.

PIONOWO: Szpagat, Obyczaj, Tobruk, Ziarno, Planeta, Znaczek, Bohater, Dniówka, Kształt, Prywata, Tokarz, Rzepak.