



DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Posiedzenie WKO w MPK

Podziękowania dla załogi

W DNIU 6 GRUDNIA BR., ODBYŁO SIĘ W MPK NADZWYCZAJNE, WYJAZDOWE, POSIEDZENIE WOJEWÓDZKIEGO KOMITETU OBRONY. UCZESTNICZYŁ W NIM CZŁONEK WRON PŁK DYPL. KAZIMIERZ GARBACIK.

SZCZEGÓLNE MIŁYM AKCENTEM POSIEDZENIA, BYŁO ZŁOŻENIE PRZEZ WKO NA RECE DYREKTORA NACZELNEGO MPK TADEUSZA TRZMIELA PODZIĘKOWANIA DLA CAŁEJ ZAŁOGI, KTÓRA W TAK TRUDNYM DLA NASZEGO KRAJU I MIASTA OKRESIE WYKAZAŁA DUŻO HARTU I POŚWIECENIA, DOBRZE WYKONUJĄC SVOJE PRZEWOZOWE ZADANIA.

POSIEDZENIE POPRZEDZONE ZOSTAŁO WIZYTĄ CZŁONKÓW WKO W ZAJEZDNIACH AUTOBUSOWYCH W CZYŻYNACH, NA WOLI ORAZ W ZAKŁADZIE EKSPLOATACJI TRAMWAJÓW NOWA HUTA.

O 8.45 sprzed Urzędu Miasta przy pl. Wiosny Ludów wyruszają trzy „nysy” z członkami WKO. Każdą z nich jedzie gdzieś indziej. Jadę z grupą pierwszą, w której są m. in. I sekretarz KK PZPR prezydent miasta Kra-

kowa, Józef Gajewicz, pełnomocnik KOK przy prezydencie m. Krakowa gen. Leon Sulima i przedstawiciel WRON płk dypl. Kazimierz Garbaci. — Udajemy się do zajezdni Wola Duchacka.

(Dokończenie na str. 2)

KON — tradycja, TRAMWAJ — przeżytkiem,
METRO — marzeniem, czyli komunikacyjny koszmar
Krakowa

100 lat po szynach

Następne 100-lecie, tym razem komunikacji tramwajowej mamy już za sobą. Jednym z punktów obchodów jubileuszu była OGÓLNOPOLSKA KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA „100 LAT KOMUNIKACJI SZYNOWEJ W KRAKOWIE I CO DALEJ?”. Przypada, że na konferencję zostało zgłoszonych wiele referatów o ciekawych treściach i śmiałych wnioskach. Śmiałych nie ze względu jednak na swoje nowatorskie rozwiązania, bo jeśli chodzi np. o zalety podziemnej linii kolejowej z napędem elektrycznym londyńczycy mogli ocenić to już w 1890 roku, ale śmiałych ze względu na upór z jakim są powtarzane, ba, kopiowane niemalże z innych „leci”.

Nie jest to moja ocena minionych konferencji i sympozjów, ale panów Andrzeja Rudnickiego z Instytutu Dróg i Kolei Politechniki Krakowskiej i Jana Friedberga z

krakowskiego Oddziału Instytutu Kształtowania Środowiska, którzy w swym referacie stwierdzili: „pragniemy zwrócić uwagę, że w ostatnich

(Dokończenie na str. 6)



Zyczymy Ci spokoju, miłości najbliższych i udanych świąt.

Przygotowanie do zimy, która w pierwszych dniach grudnia dała już o sobie znać minusowymi temperaturami, było przedmiotem obrad posiedzeń kolejnych dwóch poniedziałkowych sztabów. Punkt po punkcie, szczegółowo analizowano tematy sprawozdań obu trakcji. Oczywiście, te sprawy, które jeszcze dotąd nie zostały załatwione. Niektóre z nich powtarzają się na każdym sztabie. Ale są i nowe problemy, chociażby z płynem borygo, którego połowa (46 ton) z przydziału na całą zimę została już zużyta.

Nie zakończone są prace przy torowiskach w Nowej Hucie; pozostaje jeszcze wymiana zwrotnic i łuków. Jeżeli chodzi o tramwaje, to stan gotowości technicznej ocenić można na 80 procent. Plug „Sanok”, wyremontowany przez ZNT, będzie mógł

Sztab „Zima” (V)

Rozpoczęła się już walka z aurą

jeszcze pracować aż do czasu otrzymania przez MPK nowego tego typu sprzętu. Wyznaczono przegląd wszystkich posiadanych przez przedsiębiorstwo pługów odśnieżnych, przewidziano też zakończenie naprawy dachów w ZTP. Nadal brakuje wyłączników nadmiarowych i przełączników sieci. Nie wszystkie jeszcze zwrotnice w mieście są ogrzewane. Odwodnienie ich przewidziane jest do 15 grudnia br. Przegląd sieci wyk-

zał, że w 95 procentach jest ona sprawna. Nie najlepiej jest z zatrudnieniem w ZSP. Mimo przyjęcia nowych pracowników, sytuacja nie uległa zmianie, gdyż wielu członków załogi tego Zakładu, wybiera się w najbliższym czasie do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Dla ZTP załatwionych zostało dodatkowo kilkanaście wiertarek. Wycieraczek do wozów 102N nie będzie. Trzeba więc myśleć o przerabianiu i dostosowywa-

niu do tych wozów wycieraczek innych typów.

Z uwagi na różne temperatury w jakich załoga zmuszona jest wykonywać prace, nie zawsze zresztą odpowiednie, padła decyzja o przygotowaniu na następne posiedzenie sztabu — wykazu temperatur w poszczególnych halach.

Mimo coraz większego procentowo oddawania opon do bieżnikowania, jak również może niewielkich ilościowo, ale częstych dostaw ogumie-

nia, sytuacja w tym zakresie nadal jest trudna (szczególnie 1000—20). Jeżeli chodzi o ogrzewanie autobusów, to w najbliższych dniach nadejść mają skrzynki sterownicze z Poznania. Część takich skrzynek dostarczana jest po regeneracji ze ZNA. Nie ma rezerwy akumulatorów. Nie ma również paliwa IZ-50, odpowiedniego przy bardzo niskich temperaturach. Zaznaczają się już trudności z IZ-35. W ogóle z paliwem nie jest najlepiej. Nie ma rytmicznych jego dostaw. Wystarcza tylko na dwa i pół dnia.

Jeżeli chodzi o CO, to drugi kocioł w ZAC jeszcze nie odebrany, a w ZTH jeden nieczynny. Na Osiedlu XXX-lecia przecieka dach nad PKR. Nadal nie ma wentylacji w pomieszczeniu pod

(Dokończenie na str. 2)

Po raz pierwszy zrealizowaliśmy roczne zadania rzeczowe w ciągu 11 miesięcy. Sukces tym większy, że osiągnięty dzięki wzrostowi usług, a nie podnoszeniu cen.

● Jak nas poinformowano, bardzo wysoki jest wskaźnik gotowości technicznej wozów osobowych w Zakładzie Taksówek. Wynosi bowiem aż 91,5 procent.

● W ciągu października i listopada, w ZNT przerobiono trzy wagony wycofane już z eksploatacji, na wagony szkoleniowe.

● W ZNT zrobiono prototyp wagonu 102 N z wózkiem jezdynym wagonu typu 105 N. Eksperyment ten ma na celu uniwersalność w stosowaniu wozków jezdynych.

● Na Osiedlu Widok odbyły się pomiary poboru prądu przez pociąg tramwajowy ukrotnione 102 N i potrójne 105 N. O wynikach tych pomiarów poinformujemy czytelników w najbliższym czasie.

● W dniu 1 grudnia br., nadeszły dwa wagony — wozu 105 Na przeznaczone dla ZTP. Nadmienić należy, że są to pierwsze w tym roku, z planowanych 12 sztuk.

● Wielu spośród pracowników MPK będzie mogło wraz z rodzinami spędzić nadchodzące święta w czasach zorganizowanych w atrakcyjnych miejscowościach: Rabce, Zawoi, Zakliczynie i Bukowinie Tatrzańskiej. W tej chwili jest już komplet wczasowiczów. Dość trzeba, że kto tylko chciał, skierowanie mógł otrzymać.

● Wydział Socjalno-Bytowy czyni usilne starania poprzez biura turystyczne i

(Dokończenie ze str. 1)

Zwiedzanie zajezdni członkowie Komitetu rozpoczynają od wizyty w bufecie zaplecza. Prezydent Gajewicz interesuje się jego zaopatrzeniem: Czy są gorące posiłki? Czy rzeczywiście są one dobre i smaczne? — Robotnicy potwierdzają, ale zaraz informują, że dzisiaj zupy regeneracyjnej jeszcze nie dowieźli.

Sprawę podchwytuje gen. Sulima, pyta robotników dalej: „Czy często zdarzają się takie opóźnione posiłki? A może zmienić porę przerwy na posiłek? Czy takie robienie dwóch przerw opłaca się dla zakładu i załogi?”. W każdym razie — to już uwaga do dyrektora Kowalczyka — sprawa posiłków musi być zatawiona jak najprędzej!

A teraz — „Jakie jeszcze problemy ma załoga?” — pyta generał. Jest ich dużo: to, że załoga młoda, a co się którego podszkoli, to go do wojska zabierają, to, że wentylacja odciągowa źle działa, że są zbyt krótkie, zbyt sztywne i w efekcie hala i tak jest pełna spalin, że brakuje narzędzi, części, a najbardziej opon i gdy tylko jakiś wóz stanie na dłużej, to zaraz przekłada się gumy, by inny autobus mógł wyjechać na trasę... Jak odpowiedzieć na tyle problemów naraz? Generał powoli wyjaśnia: „Co będzie, gdy wszystkie zakłady pracy będą reklamować swoich pracowników? Każdy dyrektor twierdzi, że jemu pracownicy są najbardziej potrzebni a kto wówczas bronii będzie Rzeczpospolitej?”

Wentylacja to problem dla dyrekcji MPK — zresztą dyrektor Kowalczyk poświadczyl, że modernizacja zostanie zakończona do połowy przyszłego roku. — Natomiast jeśli idzie o opony, to jest to problem niezależny od Wojewódzkiego Komitetu Obrony, najwyżej może on wnioskować do instytucji dysponującej oponami o przychyłność dla Krakowa. „A może warto byłoby zwiększyć ilość opon oddawanych do regeneracji, oraz oszczędniej je eksploatować?”

Przerwa dobiega końca i udajemy się na halę. Goście zapoznają się teraz z tymi problemami, o których słyszeli przed chwilą w bufecie. A więc oglądają nieskutecznie działające węże odciągowe, lyse opony. Rozpoczynają się rozmowy z pracownikami na stanowiskach pracy. Pada pytanie o wysokość zarobków. Odpowiedź nie jest



Fot. S. Tyran

wcale tak efektowna jak to głosi legenda — pracownik po skończeniu szkoły przyzakładowej zarabia niewiele ponad 6 tys. zł. Goście zwiedzają halę obsługi „Ikarusa” — z jeszcze ubogim wyposażeniem, bo dopiero niedawno zaadaptowane po ostatniej dostawie nowych autobusów. Mechanicy i kierowcy chwalą „Ikarusa” — niezawodny, pojemny, łatwy w obsłudze, szkoda, że przed laty zamiast kupować licencję Berlieta, nie dogadano się z Węgrami...

Ale czas goni, więc idzie-

przy ul. Brożka rozpoczną się obrady Komitetu, zjeżdżają też pozostałe dwie grupy, które odwiedziły zajezdnię w Czyżynach i ZTH.

Pozwólcie Czytelnicy, że nie przedstawie już relacji z samych obrad — zrobiła już za nas to wcześniej prasa krakowska. (az)

*

Załoga ZAC gościła wiceprezydenta m. Krakowa Tadeusza Salwę, sekretarza KK PZPR Jana Brońka, wiceprzewodniczącego ZK ZSMP Ma-

PODZIĘKOWANIE DLA ZAŁOGI

Obywatel

mgr inż. TADEUSZ TRZMIEL
Dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego w Krakowie

Wojewódzki Komitet Obrony w Krakowie składa całej Załozce Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego — wyrazy uznania za jej wzorową pracę.

Na szczególny szacunek zasługuje obywatelska postawa Pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, którzy nie szczędząc sił ofiarnie wykonują powierzone im, odpowiedzialne zadania.

Jednocześnie Wojewódzki Komitet Obrony wyraża głębokie przekonanie, że Załoga Przedsiębiorstwa równie wzorowo jak dotąd, wywiąże się ze swoich trudnych obowiązków podczas tegorocznej zimy.

Przewodniczący
Wojewódzkiego Komitetu Obrony

(—)dr inż. JÓZEF GAJEWICZ

Kraków, dnia 6 grudnia 1982 r.

my dalej. Kolejny etap, to bufet dla kierowców. Zaopatrzenie jest dobre, ale też nie ma jeszcze zup regeneracyjnych. A inne problemy kierowców? O! Tych jest dużo! Brak pokoju dla kierowców jeżdżących na „dwurazówkach”, źle ułożone rozkłady jazdy, niskie zarobki (choć jeden z przedstawionych odcinków opiewa na sumę 23 tys. zł), a najlepiej byłoby, by prezydent miasta spotkał się z kierowcami. Mimo dłuższego oczekiwania nie udało się znaleźć klucza od pokoju kierowców, gdzie podobno obecnie złożone są jakieś instrumenty muzyczne.

W końcu opuszczamy Wolę. Prezydent Gajewicz zobowiązuje dyr. Kowalczyka do rozwiązania problemów, które leżą w jego możliwościach, po czym udajemy się w kierunku Łagiewnik. Przy ul. Brożka członkowie WKO odwiedzają jeszcze Zakład Napraw Tramwajów. Znowu rozmowy z kierownictwem zakładu i z załogą, pytania o zaopatrzenie, place, warunki pracy.

— „A jaki wpływ ma reforma gospodarcza na ilość regenerowanych części?” — pyta prezydent. Na razie niewielki, bo regenerację części w ZNT prowadzi się od dawna, bo przemysł wielu części w ogóle nie produkuje. Jeszcze tylko przejście przez halę remontów i na tym kończymy zwiedzanie MPK-owskich obiektów. Zbliży się godzina 11-ta — na świetlicy

riana Szymańskiego i zastępcę prokuratora wojewódzkiego Bronisława Baławendera.

Wymienieni zapoznali się z warunkami pracy w Zajezdni, z problemami nie tylko zawodowymi zatrudnionej tam załogi. A więc m. innymi zwiedzili hale OT i OC, w których mile zdziwieni byli organizacją pracy i panującą czystością. W magazynie części zamiennych żywo interesowali się brakami w tym zakresie, a w wulkanizatorni przeciętną ilością reperowanych na jednej zmianie dętek. Odwiedzili również zakładowy bufet, pytając o jego za-

opatrzenie. W rozmowach z załogą, zarówno pracownikami zaplecza jak i kierowcami zapytywano o place, o wysokość średniego wynagrodzenia.

Odczuć można było szczerość w odpowiedziach przedstawicieli załogi. I tak na przykład nikt nie wnosil pretensji co do warunków pracy czy zaopatrzenia bufetu ale jeżeli chodzi o place, to jak powiedział jeden z członków załogi tej Zajezdni nie więcej niż 70 procent pracowników zadowolonych jest z ostatniego przeregulowania. Pracownicy zaplecza z uwagi na charakter wykonywanej pracy życzyli sobie odpowiedniego obuwia tzw. gumofilców.

Dyrektor MPK Tadeusz Trzmieł zapoznał gości z pewnymi zmianami jakie aktualnie w Zajezdni tej są realizowane. Mówił więc o parkingu autobusów, który przesunięty zostaje od bloków mieszkaniowych w kierunku nie zabudowanej jeszcze drogi. Jak również o tym, że stan ilościowy znajdującego się w Zajezdni taboru ulegnie zmniejszeniu — część przejdzie do w najbliższym już czasie powstającej zajezdni w Płaszowie. Te ostatnie dwie sprawy stanowić będą o poprawie stosunków sąsiedzkich Zajezdni w Czyżynach z mieszkańcami najbliższych bloków Osiedla na Lotnisku.

M. B.



Fot. S. Makarewicz

Ratunek dla orkiestry

Ratunkiem dla tramwajarskiej Orkiestry Dętej może się stać wydany ostatnio okólnik dyrektora, który m. in. obliuguje kierowników do kierowania do orkiestry młodych ludzi z muzycznymi uzdolnieniami, konkretyzuje przywileje członków orkiestry, zmienia stawki za koncerty, reguluje place członków orkiestry.

Szczegółowy okólnik przyniósł 51 nr „Sygnałów Tygodnia”.

Rozpoczęła się...

(Dokończenie ze str. 1)
nową dyspozytornią w ZTP, w której zmagazynowano ziemniaki.

Z innych jeszcze spraw, które zostały poruszone, to ciągłe braki bieżącej osobistej — kalesonów i koszul flanelowych, konieczność uruchomienia jadalni w PRK na Dworcu Głównym, braku oświetlenia w Borku Fałęckim oraz konieczności naprawy i budowy wiat przystankowych. (M.B.)

alfabet



...tym razem, niestety w wydaniu „Sygnałów MPK”. Nie zdołaliśmy zapobiec przeistoczeniu się stałej rubryki „15 dni w MPK” w parady nonsensów tylko przez pomieszczenie się winiet. Wprawdzie stało się to bez naszej winy, jednak gorąco przepraszamy i zapewniamy, że informacje ze strony 2 traktujemy poważnie.

Sprostowanie

Oczywiście, również choćliki zmienił imię dyktorowi Marianowi Dudkowi i Markowi Solarzowi. Oba panów przepraszamy.

Na wyrost też podaliśmy informację o ciepłej wodzie dla zajezdni w Nowej Hucie. Wody jeszcze nie ma, ale chyba będzie.

Tym razem nam się uzbierało.



krakowskie zakłady pracy o możliwość zorganizowania zimowiska dla dzieci pracowników MPK podczas zimowej przerwy w nauce. W Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym w Osieczanach jest to bowiem niemożliwe z uwagi na generalny remont jaki tam jest obecnie przeprowadzany.

● Aż 3.500 paczek świątecznych przygotowywanych jest dla dzieci pracowników MPK przez Spółdzielczy Dom Handlowy „Jubilat”. Otrzymują je dzieci w wieku od dwóch do czterech lat, na które pracownicy pobierają zasiłki. Paczki wręczane będą podczas imprez organizowanych w poszczególnych zakładach przedsiębiorstwa.

● Opracowany przez niektóre osoby „system” stania w kolejce do bufetu przy ulicy Brożka, zdaje egzamin. Polega on na tym, że już gdzieś od godziny 13.00 (jeżeli ma być sprzedawany atrakcyjny towar), przed bufetem ustawia się niewielka kolejka... z 3, 4, 5, osób. O godzinie 14.00, kolejka powiększa się, ale nikt nie staje na jej końcu. Dopiero o godzinie 14.30 stwierdza się bowiem, że ci co stali od początku byli tylko przedstawicielami swoich działów, oddelegowanymi do stania i trzymania sobie i innym miejsca. I tak powiedzmy z 10 miejsca spaść można na 25. „System” zdaje egzamin ale ci co z niego nie korzystają, to nic z bufetu nie mają.

● Pierwsze dni grudnia przyniosły ochłodzenie, a nawet temperatury minusowe. Jak nietrudno zauważyć, nie wszyscy kierowcy i motorniczowie pracujący na liniach są odpowiednio ciepło ubrani. Dlaczego? Czyżby szanowali pobraną z przedsiębiorstwa ciepłą odzież? A może przeprowadzane kontrole zmusiłyby ich do odpowiedniego w zależności od pogody ubierania.

Wyczerpano już wszystkie słowa na określenie najbardziej w naszym kraju nabrzmiałej sprawy jaką jest brak mieszkań. Cóż pomóc mogą zresztą słowa, choćby najbardziej mocne człowiekowi, który na mieszkanie spółdzielcze czeka już parę lat, a perspektywa jego otrzymania wciąż się oddala. Jak pomóc ludziom mającym najtrudniejsze warunki mieszkaniowe? Wygospodarowywanie mieszkań z lokali biurowych, adaptowanie strychów i innych pomieszczeń czy wreszcie niewielka w stosunku do potrzeb, ale w każdej dzielnicy zarezerwowana część mieszkań na tak zwane zastępcze — przydzielane do czasu otrzymania spółdzielczego, przeważnie rodzinom, których warunki bytowania zaliczyć można do tragicznych.

O mieszkania zastępcze ubiegają się nie tylko indywidualnie mieszkańcy Krakowa, ale również zakłady pracy. Z pozytywnymi wynikami czyni to również MPK. Przydzielając je oczywiście później komisynie temu, któremu się ono najbardziej należy. Jedno z takich, niewielkich zresztą (jeden pokój z kuchnią) mieszkań, w Nowej Hucie przy ulicy Zgody 17/31 otrzymał miał pracownik ZAB mechanik samochodowy Stanisław Jeleni z żoną i dwojgiem małych dzieci, a warunki mieszkaniowe tej rodziny są jakby „żywcem” z koszmarnej opowieści wyjęte. Tak się jednak składa, że mieszkania tego rodzina Jeleniów od marca br. zasiedlić nie może, ponieważ poprzedni jego lokator również pracownik ZAB kierowca Jan Łudzik, wyprowadzając się — w mieszkaniu tym pozostawił zamieszkującą z nim dotychczas krewną swojej żony — babcię. Tu dodać należy, że panu J. Łudzikowi niełatwo mieszkało się w tak małym mieszkaniu jako że prócz żony i trójki dzieci domeldował sobie najpierw babcię żony, a później matkę również żony. Dzięki przedsiębiorstwu J. Łudzik otrzymał w tempie przyspieszonym przydział mieszkania spółdzielczego. A że jest to mieszkanie M-6, posiadające 4 pokoje z kuchnią, nie trudno jest stwierdzić, że jego warunki mieszkaniowe uległy zasadniczej poprawie. Wedle więc prawa lokalowego do nowego, obszernego mieszkania winien był przenieść się ze wszystkimi osobami z jakimi dotąd zamieszkiwał i ze wszystkimi ruchomościami jakie posiadał. Nie od rzeczy tu będzie dodać, że mieszkanie, które poprzednio posiadał przez kilka tylko lat, było mieszkaniem zastępczym. Panu J. Łudzikowi nie tylko widocznie obce jest uczucie wdzięczności za, jakby nie było tylko dzięki przedsiębiorstwu uzyskane wcześniej mieszkanie spółdzielcze, nieznana jest również wrażliwość na cudzą niedolę, w tym przypadku kolegi z tego samego Zakładu, a także brakuje poczucia obowiązku wobec prawa. Nie kierując się żadnymi z powyższych pobudek, a może raczej kierując się własnym, dobrze przemysłanym interesem, wyprowadzając się, pozostawił w

Cwaniak triumfuje! Urząd bezradny czy bezwładny?

Dedykacja dla naczelnika Zaręby

mieszkaniu babcię żony, Józefę Mystek. Sprawę widocznie dobrze przemyślał bo nie mógł to uczynić z matką żony Otylią Niedzielą, która jest osobą zameźną i mimo, że u pana J. Łudzika zameldowana, być może jeszcze gdzie indziej w przydziale mieszkania jest wpisana.

Albo ja albo babcia...

„Mnie tam babcia by nie przeszkadzała, ale wie pani, jak to kobiety, nie mogą się pogodzić” — zwierza się Łudzik ... „A żona to mi posta-

mawia. Wręcz twierdzi, że to ... „Żona otrzymała dodatkowy metraż z uwagi na chorobę. Choruje na astmę”. Trudno podważać prawdziwość Łudzika, ani jednak w MPK o takim przydziale dodatkowego metrażu nie wiedzą, ani w Wydziale Spraw Lokalowych Urzędu Dzielnice w Nowej Hucie.

Strach przed powrotem dziadzia

Podczas gdy Łudzikowie mają duży metraż w nowym spółdzielczym bloku i babcię

mieszkania na najstarszym osiedlu Nowej Huty. Z kuchni tej usunięto tylko piecyk gazowy do jeszcze mniejszego przedpokoju. Jedyne pokój w tym mieszkaniu zajmują teściowie pana Jelenia — właśnie lecący się na chorobę alkoholową teść, jego żona i dwóch dorosłych synów. Zageszczenie więc mieszkania olbrzymie. Dzieci państwa Jeleniów — jedno 4 lata, drugie 11 miesięcy bardzo często chorują, a lecący je lekarze dają tylko jedną receptę — zmienić mieszkanie. Starszy, czteroletni chłopczyk



Walcymy o strychy, bo na mieszkanie czeka się latami, walcymy o lepsze jedzenie — trzeba mieć siły, walcymy o dobrą pracę — bez niej nie ma szczęścia. Walcymy. Ty i ja i oni. Nie walczą bezradni, chorzy, starzy, także słabi, tchórzliwi i naiwni. Ich jest dużo. Nie dostrzegamy ich. Potęgują się krzywdą i cierpieniem. Nie chcę cię pouczać, nie chcę napominać. Przemyślny razem słowa Jana Szczepańskiego.

Cierpienie jest impulsem każącym zrozumieć i poznać innych ludzi. Bo mogą być źródłem cierpienia lub też mogą być wyzwoleniem od niego. Moja samolubna postawa, wynikająca z faktu, że jestem przede wszystkim istotą cierpiącą, każąca mi patrzeć na innych ludzi przede wszystkim jako na możliwe źródło cierpienia lub też jako na możliwe źródło ulgi w cierpieniu nie przeszkadza mi jednak dojrzeć, że inni ludzie są tak samo istotami cierpiącymi i że współczucie cierpieniu jest podstawowym faktem leżącym u podstaw wszelkiej ludzkiej solidarności. Każde moje działanie może przynieść innym jakieś cierpienie. Jak wyjść z poziomu tych biologicznych konieczności?

(„Sprawy ludzkie”)

wiła taki warunek — albo ona albo babcia. Musiałem więc wybierać. Zresztą babcia ma trudny charakter, ona musi tylko sama mieszkać”. — Tłumaczy swoje postępowanie. Argument, że mieszkanie tak duże przydzielono mu nie tylko ze względu na żonę i dzieci, ale również pozostałe osoby, które zresztą sam sobie do mieszkania domeldował i które są jak by nie było najbliższymi krewnymi jego żony, do niego niestety nie prze-

z głowy, Jeleniowie nie mają żadnego metrażu, ale za to perspektywę powrotu „na dniach” dziadzia z leczenia odwykowego alkoholików w szpitalu w Kobierzynie. Jest to już jego trzeci zresztą tam pobyt. Widocznie opornie przebiega ta kuracja u jakby nie było starszego już wiekiem pana. To, że Jeleniowie nie mają metrażu jest faktem bezspornym, ponieważ mieszkają w maleńkiej kuchence jednopokojowego

pozostaje pod stałą opieką psychologa. Podczas nocnych urządzanych przez dziadzia awantur dziecko ucieka z domu. Cała rodzina jest znerwicowana. Jak ludzie ci i ich dzieci przeżyją powrót ze szpitala głównego lokatora? Czy wytrzymają ich nerwy i ... drzwi do kuchni, w której mieszkają (szyby już od dawna zastąpiono deskami, a te wzmocnione żelaznymi sztabami osadzonymi na śrubach)? W czasie przymusowej izolacji

w Kobierzynie, dziadzio na pewno stęsknił się za wnukami. Zechce ich odwiedzić. Ma zresztą do tego prawo, przebywają przecież w jego mieszkaniu. Kto poniesie odpowiedzialność za ewentualne skutki tych rodzinnych odwiedzin?

Nadzieja? ... żadna

„Kiedy wreszcie rodzina Jeleniów otrzyma klucze do mieszkania zastępczego przy ulicy Zgody 17/31, czy długo jeszcze zamieszkiwać tam będzie krewna pozostawiona w tym mieszkaniu, otrzymali od nas odpowiednie pisma. Pierwszy, że ma obowiązek opuszczenia mieszkania wraz ze wszystkimi rzeczami i osobami, druga że ma wyprowadzić się z zajmowanego bezprawnie mieszkania. Od tej decyzji odwołali się oboje dostarczając nam odpowiednie pisma — jedno 19, a drugie 22 listopada br.”. Dodam jeszcze, że babcia żony J. Łudzika dopiero w maju — o czym dowiedziałam się również w Wydziale Spraw Lokalowych, złożyła prośbę o przydzielenie jej mieszkania, w którym ją rodzina pozostawiła. Na razie przydziału tego nie otrzymała, ale ... podobno głos w jej sprawie będą mieli również Opiekun Społeczny i Komitet Osiedlowy. Cóż więc pozostaje tak przedsiębiorstwu jak i rodzinie Jeleniów ... chyba tylko czekać na ostateczną decyzję w sprawie tego mieszkania. Wierzyć należy, że sprawiedliwą, bo sprawa jest przecież aż nazbyt jasna. Babci nie wzięło się do nowego mieszkania, bo i po co. „Niechże się nad nią litują inni. Za rok zamelduje się jej córka, a za parę lat, może któraś z dzieci. Babcie przecież żyć długo nie będą, a wnuki też kiedyś potrzebować będą własne mieszkania. I tak się to wycwani wszystkich wokół...” — myśli sobie główny lokator nowego, spółdzielczego mieszkania przy ulicy Gołaski 10/2.

A rodzina Jeleniów, jeżeli nie otrzyma tego własnego mieszkania, nie ma szans na żadne inne zastępcze — jak twierdzi kierownik Wydziału Spraw Lokalowych w Nowej Hucie Wanda Urbańska, z tej tylko prostej przyczyny, że się o takie u nich nie starała, i że nie znajduje się na liście osób, które ubiegają się o mieszkania zastępcze, a lista ta zamknięta jest aż do roku 1984.

MARIA BUBACZEWSKA

Nasi jubilaci

Serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy Jubilatowi, którzy w listopadzie obchodzili jubileusz pracy w MPK.

30 LAT
Zbigniew Głogowski — Zarząd
Ryszard Laskowski — Zarząd

25 LAT
Jerzy Kątnik — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Stefan Strach — Zakład Napraw Autobusów

20 LAT
Edward Kościół — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
Aniela Kurzydym — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
Stanisław Skawina — Zakład Torów

15 LAT
Zbigniew Babula — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
Andrzej Bednarz — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Jan Buda — Zakład Budowlany
Leszek Dziadoń — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Zygmunt Korajda — Zakład Napraw Tramwajów
Stanisław Józef Lenart — Zakład Torów
Marian Nurek — Zakład Napraw Autobusów
Krzyszyna Piper-Pilszczek — Dział Eksploatacji Ruchu
Leopold Rolniak — Zarząd

10 LAT
Stanisław Irzyk — Zakład Torów
Janusz Józef — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Zbigniew Kotarba — Zakład Napraw Autobusów
Marta Krasnopolska-Krawczyk — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu
Czesław Letner — Zakład Napraw Autobusów
Maria Młynarczyk — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
Józef Pawlak — Zakład Torów
Bolesław Reszelewski — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
Janusz Różkiewicz — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny
Andrzej Skatka — Zakład Napraw Tramwajów
Józef Wasik — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze

Szkola przyzakładowa jest, na dobrą sprawę, największą jednostką organizacyjną w naszym przedsiębiorstwie. Różnie bywało z traktowaniem tej „jednostki”. Z jednej strony, na szczęście coraz powszechniejsze, jest przekonanie o konieczności zapewnienia na miarę możliwości warunków optymalnych jej działalności. Z drugiej strony, uczniowie w niektórych zakładach i na niektórych zmianach traktowani są jak trochę zbyteczny balast. Czasami nawet trudno by się było dziwić, gdyby problem był rozpatrywany na dziś. Bo to przecież ciasnota i niedostateczna liczba stanowisk w większości naszych zakładów, a zadania ciągle rosną. Na fachowcach też nie zbywa, a tacy powinni uczniów szkolić. Na szczęście takie myślenie należy do wyjątków. Wcale nie znaczy to, iż szkoła, warsztaty i praktyczna nauka zawodu to jedna wielka sielanka.

Problemem nr 1 rozpatrywanym podczas sztabu 17 listopada br., była właśnie szkoła przyzakładowa. Jest to chyba dowód, że rzecz nie tylko w deklaracjach, ale problem traktowany jest na równi z pozostałymi podstawowymi funkcjami przedsiębiorstwa.

Temat szkoły nieraz był podejmowany w naszej gazecie. Z zadowoleniem przyjmam więc fakt, iż interesują się nim najwyższe władze przedsiębiorstwa. Być może także, że będę tu w niektórych przykładach się powtarzać.

Zależy nam na szkole

Z relacji dyrektora szkoły, **Kazimierza Sułkowskiego** wynikało, że do zrobienia jest jeszcze wiele. Postulował on częstsze operatywki w pionach poświęcone praktycznej nauce zawodu; zwracał uwagę, że zakłady nie są w stanie wychowywać młodzieży ideowo. Ten obowiązek powinien chyba przypaść szkole i rodzinie, chociaż wyeliminować wpływu zakładu na młodziego człowieka nie można i zresztą nie jest się w stanie. Przed kilkoma tygodniami rozwiązano problem plac instruktorskich praktycznej nauki zawodu, mimo to praca ich — oczywiście nie wszystkich — nie jest przez przeprowadzających kontrole oceniana zbyt wysoko. Instruktor musi „być ważny”, jak każdy inny mistrz w zakładzie, ale też musi sobie na to zasłużyć swoją pracą i zaangażowaniem. Trzeba od nich tego wymagać, tym bardziej, że wszyscy instruktorzy mają pedagogiczne przeszkolenie. Przygotowanie do swych funkcji mają więc dostateczne. Zdaniem dyrektora szkoły, w budynku przy ul. Wąskiej w tym roku należy wykonać funkcję biblioteka z 4 tys. woluminów. Niepokojącym natomiast jest fakt, że są tacy nauczyciele, którzy w ciągu roku nie wypożyczyli ani jednej książki. No cóż, chyba nie musi to oznaczać braku

potrzeby kontaktu nauczycieli z książką. Może ten księgozbiór jest nie taki, jakiego oczekiwali by niektórzy nauczyciele, może nie jest on w należytym stopniu odnowiony? Trudno mi wyrokować w tej sprawie, rzecz jednak ważna, by można było przejść nad nią do porządku.

Sprawą niecierpiącą zwłoki jest natomiast kwestia poprawy warunków w warsztatach szkolnych. Istnieje szansa na zmianę. Planuje się oddać szkole część wyznaczonej do budowy. Nie ma natomiast w tej chwili możliwości, by warsztaty szkolne (tak zwane nowe) mogły opuścić zajmowane tymczasowo pomieszczenia przeznaczonych pierwotnie na magazyny i najwyższy czas — jak powiedział dyrektor, **Tadeusz Trzmiel**, by wreszcie określić perspektywę rozwoju warsztatów szkolnych, a nie lać dziury na bieżąco. **„Na szkole musi nam zależeć, bo są to nasze kadry. Zlecenia dla szkoły muszą być wprowadzone do planu, a nie przesyłane na zasadzie gaszenia pożaru”**. Chodzi po prostu o to, że warsztaty szkolne uczniów poprzez prace zlecane przez zakłady. Jak dotąd, o właściwym działaniu można tylko mówić w ZNT. Reszta zakładów takie zlecenia daje tylko w sytuacji dla siebie podbramkowej. Wprowadza to

wiele zamieszania, bo nie pozwala właściwie zaplanować i zorganizować pracy uczniów. A, jak powiedział pułkownik **Zurawski**, nawet jeżeli jest to sprzątanie, to także musi ono być zorganizowane i budzić przekonanie, że nie jest to praca by coś robić, ale potrzebna i użyteczna.

Na sztabie wyjaśniono też sprawy wydawałoby się mniej ważne dla wielkiego problemu uczniów, ale ważne dla nich samych. Nie ma możliwości, by uczniowie warsztatów, a więc klas pierwszych, dostawali posiłki regeneracyjne, bo pracują w pomieszczeniach zamkniętych. Powinni natomiast dostawać ci, którzy pracują w poszczególnych zakładach. Piszę powini, bo jak dowiedziałam się nieco później, podobno nie mają możliwości zakupu posiłków regeneracyjnych uczniowie w Zakładzie Woli Duchackiej. Warsztaty szkolne nie mają własnego bufetu. Dotychczas korzystali z takiego w ZNT, tylko, że traktowani tam byli jak intruzy. Nie ma na dzień dzisiejszy możliwości uruchomienia bufetu w warsztatach. Ale można uzgodnić godziny, w których z bufetu przy ul. Brożka korzystałby tylko uczniowie.

Nareszcie istnieje pełne poparcie dla projektu budowy sali gimnastycznej. Decyzja

uzależniona jest jednak od zgody spoza przedsiębiorstwa, gdyż kompleks szkoły i pobliskich budynków jest uznany za zabytkowy. Dotychczasowe pomieszczenie gimnastyczne — bo salą tego nazwać nie można — pozwalało jedynie na przysiadki i machanie rękami.

Szykują się ciężkie czasy dla szkoły. W budynku prowadzone są ekspertyzy, od których będzie zależeć czy pójdzie on do remontu kapitalnego. Szkoła i tak na nadmiar miejsca nie narzeka, a prace będą prowadzone równoległe z nauką. Remont może być prowadzony jednak tylko wtedy, jeżeli harmonogram zaakceptuje dyrekcja szkoły. Moją wątpliwość budzi natomiast fakt, że uczniowie uczą się na przyrządach (np. suwmiarki) — złomowanych. Czy właśnie oni nie powinni mieć najlepszych? Optymizmem napawa natomiast fakt, że tyle maszyn co w tym roku otrzymały warsztaty, nie było w ciągu ostatnich pięciu lat.

Dyrektor szkoły i kierownictwo warsztatów otrzymali podziękowania od pułkownika **Zurawskiego** za właściwą postawę uczniów w ostatnim okresie i od dyrektora **Trzmie-la** za dobrą działalność i samodzielność tej jednostki. Jak więc widać, tylko z tego opisu, szkoła i jej problemy w zarządzie przedsiębiorstwa traktowane są poważnie.

F. SERWIN

Był Mikołaj

Według wcześniejszych prognoz tegoroczny Mikołaj nie jawił nam się obficie, bo to i

kołajowi brakło w sklepie towaru, bo... stał w kolejce”. Z ciekawością więc jechałam na



FOT. S. BIELETCWICZ

braku w sklepach, albo takie ceny. Mimo, że raz w roku... Au i ówdzie dzieciaki były przygotowane na ewentualność, że Mikołaj może nie dotrzeć. Co bardziej „oblatane” dziecięce rezoluty” mówiły nawet z rezygnacją „pewnie Mi-

mikołajowe niespodzianki 5 grudnia br., do Zakładu Sieci i Podstacji. Pierwsze zaskoczenie to pięknie udekorowana niczym na Sylwestra świetlica, tyle, że ozdoby odpowiednie do wieku głównych gości wieczoru. Tych zastałam już

siedzących samodzielnie, bądź co mniejsze z rodzicami przy herbach, ciastkach. Twarze pełne oczekiwaniami, wpatrzone w drzwi świetlicy. I nagle z wielkim hukiem wpadli... aktorzy kabaretu „Drops”. Pomyśl był znakomity, aktorzy zaangażowali do zabawy całą małą widowń. Było i o Mai, małym księciu, Pipi i tuzinie innych baśniowych postaci. Potem? Potem w drzwiach ukazał się oczekiwany Mikołaj i to z prawdziwymi paczkami. Wywoływane maluchy podchodziły do „świętego” z lekką ulatuną. Wprawdzie na początku ustalone zostało, że dzieciaki w tym roku były wyjątkowo grzeczne, ale nigdy nic nie wiadomo.

Tu i ówdzie rozlegały się głosy „Mamusiu to ten Mikołaj u nas w pawilonie kupował? Bo ta zabawka była na wystawie”.

Organizatorzy trafili w gust. Był wprawdzie przypadek, że mama uszczęśliwiona, bo lala akurat taka o jaką prosił maluch dwa tygodnie wcześniej, ale wobec tylu cudowności gust uparciuchowi zmienił się i już. Na szczęście, w sukurs przyszli znajomi, „skandal” udało się zażegnać i mała uwierzyła, że taką właśnie chciała. Potem był jeszcze iluzjonista, który swe czary odprawiał oczywiście przy pomocy małych pomocników. Okazało się, że z dziećmi czary nie są prostą sprawą, to i owo udało im się wykryć. Zabawa była jednak przednia.

Tak na poważnie, to naprawdę podziwiać należy dwie panie **Leokadię Bilską** i **Marię Jordan**. One bowiem były organizatorkami i wykonawcami wszystkiego. Wprawdzie było to pod szyldem tamtejszego koła ZSMF, ale one wykonały całość pracy.

Pieniądze na zabawki pochodziły z funduszy wypracowanych w ramach FASM-u, a herbatę i słodkości zafundowało przedsiębiorstwo z funduszu socjalnego. Okazuje się, że kryzysem można wytłumaczyć prawie wszystko ale też i w kryzysie można zrobić naprawdę dużo.

Podziękowania dla obu pań w imieniu najmłodszych. (F.S.)

To, że MPK-owskie zajezdnie autobusowe pękały w szwach mówiło się już od dawna i to nie tylko na spotkaniach z załogami poszczególnych zakładów ale informowało się o tym władze miasta Krakowa. Coraz bardziej też narastały konflikty między mieszkańcami nowo wybudowanych bloków Osiedla Na Lotnisku z Zakładem Autobusowym w Czyżynach. No cóż, przynależ tu trzeba rację tym pierwszym. Nie do najzdrowszych zaliczyć całą dobę silników i ulatniających się spalin. O budowie nowej zajezdni przy ulicy Łokietka wprawdzie mówi się nadal ale jak to z inwestycjami bywa, perspektywa jej

Bez inwestycji więc przedsiębiorstwo uzyskało nową zajezdnię autobusową, która po odpowiednim przystosowaniu — modernizacji i budowy hali OC przyjąć będzie mogła 120 jednostek taboru. Mimo zyskania tej nowej bazy, przedsiębiorstwo w żadnym wypadku nie może jeszcze myśleć o zlikwidowaniu Zajezdni w Czyżynach. Na razie tylko o zmniejszeniu ilości w niej taboru ze 180 do 130 jednostek oraz o odsunięciu placu postojowego od osiedla mieszkaniowego w kierunku wolnej jeszcze przestrzeni — ulicy Politechnicznej.

Jeżeli chodzi o nową zajezdnię, której skrót najprawdopodobniej brzmiał będzie

Zajezdnia bez inwestowania

realizacji wydaje się tak odległą, a tu sytuacja z uwagi na dobro miejskiej komunikacji wymaga natychmiastowego rozwiązania. Tak więc szły do władz nadrzędnych, i miasta kolejne raporty o stanie komunikacji, o jej problemach i ograniczonych możliwościach wyjścia z impasu bez udzielenia przedsiębiorstwu pomocy. Władze miasta wykazały nie tylko zainteresowanie trudnościami MPK ale zrozumienie i zaangażowanie problemami z jakimi się boryka.

Dokonano na terenie miasta przeglądu 14 baz transportowych pod względem przydatności dla MPK. Baza Przedsiębiorstwa Transportowo-Spedycyjnego Budownictwa Komunalnego mieszcząca się w Płaszowie przy ulicy Płk Dąbka 5 okazała się najodpowiedniejszą. Jej dyrektor **Włodzimierz Rozmus** podszedł do sprawy z dużym zrozumieniem, po gospodarsku, mając na uwadze dobro miasta. Nadrzędnością celu jaką jest sprawa potrzeb miejskiej komunikacji w Krakowie, kierował się również minister budownictwa **Stanisław Kuryka** przy podjęciu decyzji o budowie bazy MPK.

ZAR (od Rybitwy), to przejdzie do niej na początek 40 Jelczy z Czyżyn i 10 z Biełczyc.

Teraz, kiedy przybędzie przedsiębiorstwu nowa zajezdnia autobusowa, będzie można pomyśleć o dawno już zapowiadanej specjalizacji, w ramach której dojdzie do ograniczenia w każdej z zajezdni do dwóch typów autobusów. Tak więc w ZAC z uwagi na odpowiednie kanały umożliwiające technologiczną obsługę, pozostaną same Ikarusy przegubowe. W ZAB — Ikarusy przegubowe i Berliety. W nowej zajezdni w Płaszowie początkowo Jelcze, a później również Berliety.

Uzyskanie nowej bazy pozwoli przedsiębiorstwu na planowe powiększanie stanu taboru nie tylko w ramach odnowy — za kasację, oczywiście w miarę możliwości warunków obsługowo-naprawczych.

Z ostatniej chwili:

Pierwsze wozy z nowej zajezdni wyjadą na linię miejskie już w drugiej połowie grudnia br. (M.B.)

„Dlaczego takie różnicowanie wśród pracowników wykonujących tę samą pracę? Dlaczego, jeżeli obaj jesteśmy kierowcami i jeżdżymy w takich samych warunkach, on ma stawkę 40 zł za godzinę, a ja o wiele niższą? Wszyscy mamy takie same żądanki”.

Są to głosy pracowników, którzy z podziału wypracowanego zysku za pierwszy kwartał br. nie otrzymali wcale, bądź otrzymali nagrody minimalne. Chcieliby, by było równo dla wszystkich, bo „takie same żądanki”. Z tym ostatnim twierdzeniem nie sposób się nie zgodzić, ale nie można też nie zauważyć, iż niestety, nie wszyscy mają „takie same ręce i takie

nożyce”. Co my, robotnicy mieliśmy do gadania? Przedstawiono nam regulamin i tyle. Ja nie jestem kierowcą ale widzi pani u nas zdarzało się tak: — dwóch kierowców tego samego wozu — zmiennicy — ma niejednokrotnie kilometry. Więcej ma ten, który udziału w podziale zysku nie miał. Dlaczego? Ano, bo mimo, że miał planowe czy nawet pozaplanowe kilometry chorował o jeden dzień za dużo. Czy to logiczne?”

„Prawie wszystkim niesprawiedliwie wydaje się to, iż jeżeli przekroczy dozwolone dni chorowania, nagrody nie dostaje. Przy obecnym podziale było to niesprawiedliwe z paru powodów. U nas zostało to ustalone tak, że je-

cuja źle, ale czasem to co ten ze stażem robi pół godziny, nowy robi też dobrze, ale w dwie godziny. Trudno mu się wprawdzie dziwić i mieć do niego o to pretensję, ale też trudno mu za to dużo płacić”.

„Jest bardzo małe różnicowanie między płacą w systemie jedno czy dwuzmianowców, a przecież uciążliwość systemu jest nie kwestionowana. Wprawdzie są dodatki ale jaka to dziś różnica 1000 zł? To znaczy tyle co przed rokiem 100 czy 200 zł”.

„Z tą premią specjalną to też jest śmiesznie. U kierownika wisi „Talmud” ile czego trzeba zrobić by dostać większą premię specjalną i w efekcie są to zawody sportowe. Na przykład ja mogę na-

O kulturze języka

Dlaczego klniemy?

Panie redaktorze! Jak się pisze h...? — Pytanie było zaskakujące, bo nie wiedziałem komuż znów zachciało się wypisywać przekleństwa. Ale szybko się wyjaśniło, gdyż pytający trzymał w ręku meldunek dowódcy warty z ZAB o zachowaniu się jednego z pracowników naszego przedsiębiorstwa, którego tylko grzecznie poproszono o okazanie przepustki przy wejściu na teren zakładu. Nie unikam w szczególności — czy powinien tę prośbę spełnić bez dyskusji czy też nie (w końcu po cóż stoją wartownicy, jak nie po to by sprawdzać kto wchodzi lub wychodzi z zakładu), ale jeśli już miał jakiś uzasadniony powód, by przepustki nie pokazywać, to czy nie można tego było powiedzieć w normalny, delikatny sposób?

Podobno język polski jest piękny, bogaty... Szkoda tylko, że wiele osób zapomina o tym na co dzień. Chwilami wydaje mi się, że niektórzy w oparciu o trzy lub cztery soczyste przekleństwa i kilka zaimków i przymków potrafią powiedzieć wszystko. Mam jeszcze na taśmie nagraną rozmowę z mechanikiem z ZAW, który zapytany dlaczego przy obsłudze autobusu na hali, nie korzysta z węży do odprowadzania spalin, zaczął wyjaśniać mi na czym polega niedoskonałość układu wentylacyjnego. Wyjaśnił mi, a jakże, tyle tylko, że nic z tej wypowiedzi nie mogłem wykorzystać do audycji, bo jeśli

wypowiadał on zdanie składające się z pięciu słów, to trzy z nich były niecenzuralne! A była to wypowiedź chyba pięciominutowa.

Pał sześ! Jeśli mówimy tak między sobą, zawsze to możemy powiedzieć, że „zostanie to w rodzinie”. Gorzej, gdy odzywamy się tak do naszych pasażerów, a zdarza to się często. Nie tak dawno regulatorka (kobieta!) na pytanie pasażera, kiedy podjedzie autobus na przystanek dla wsiadających, poczęstowała go taką „wiązańką”, że każdemu by uszy zwiędły. Zresztą, do niektórych punktów kontroli ruchu lepiej w ogóle nie podchodzić, szczególnie gdy nie ma się świadków, bo wtedy panie czują się bezkarnie i popisują się całym swoim niewybrednym repertuarem.

Klnijmy więc, przeklinajmy! W końcu może w szkołach nie będą dzieci musiały pisać wypracowań, by doskonalić język, bo i po co — skoro będzie on taki prosty? Ale na razie jeszcze tak nie jest (na szczęście!). Apeluję o ratowanie naszego codziennego języka polskiego i o powstrzymanie się od przekleństw i wulgarnych wyrażań. Chociażby po to, by krakowianie nie rozróżniali swych znajomych na tych z MPK, co tylko ordynarnie umieją wyrażać się i całą resztę. A to nam grozi! Czy naprawdę tak trudno opanować się?

ADAM ZYZMAN

Mówią zainteresowani

Różnice w płacach — temat drażliwy

same głowy”. Wszyscy są zgodni co do tego, że płacić trzeba za coś i najlepiej za pracę. Tylko jak zrobić, by przekonać o słuszności takiego a nie innego podziału? Truizmem będzie stwierdzenie, że tak będzie gdy regulamin podziału zysku będzie zaakceptowany przez załogę. Niby to prawda, tylko, że zawsze będą niezadowoleni ci co dostali mniej; chociaż ten podział, który był ostatnio niekoniecznie satysfakcjonował także tych, co nagrody i to najwyższe dostali. O tym będzie jednak dalej.

W przedsiębiorstwie są prace zwane bardzo ciężkimi i takie, o których się mówi, że są lekkie. Tylko czy „lekkie” oznacza mniej ważne, czy też niepotrzebne? Co z tego, że na przykład podwoziowiec zrobi swoje i namozoli się przy tym solidnie jeżeli elektryk nie usunie usterki? Wóz nie wyjedzie. Czy można więc hierarchizować pracę i płacę na zasadzie kto więcej w czasie 8 godzin podniesie kilogramów? Te problemy to część kłopotów z podziałem pieniędzy. Argumenty pracowników przedstawiam w dalszej części artykułu. Są jednak chyba także błędy w podziale zysku w niektórych zakładach. Wprowadzili także sporo zamieszania. Ot, przykład. Jeden z kierowców czy też kolektów do problemu podszedł tak, jak chyba powinien. Postanowili dać podwyżki i to wysokie, ale tylko tym, którzy się wyróżniali i napytał sobie biedy, bo drugi z innego zakładu — chociaż powiedział samą samą traktację — dał może po mniej, ale wszystkim, co mieszcili się w regulaminie. Mniej natomiast przyglądano się sprawie jak praca była wykonywana.

Ponieważ „wieść gminna” szybko niesie, w tym pierwszym zakładzie fermentowało. Dlaczego tam skoro to samo robią dostali wszyscy, u nas są wyjątki? W konsekwencji masa odwołań, żalów, ba nienawiści nawet. Oddam jednak głos pracownikom. Nie wymieniam nazwisk choć są mi one znane, gdyż proszono mnie o to, Nie chciałabym by myśłano, że to o czym piszę jest nieprawdą, bo anonimowo. Mam zawodowe prawo, obowiązek nawet zachować w tajemnicy personalia jeżeli rozmówca sobie to zastrzeża.

„Cóż ja mogę powiedzieć? Kryteria podziału podano nam po fakcie, to znaczy opracowano je do okresu, który mi-

żeli chorował w pierwszym półroczu więcej niż 14 dni, nagrody za I kwartał nie wziął, natomiast jeżeli miał szczęście chorować w II półroczu, to za ten kwartał pieniądze dostał. To jedna sprawa, druga to taka — regulamin ogólny mówi, że nie wolno przekroczyć w roku 25 dni nie przepracowanych z tytułu niedomagań zdrowotnych. Tymczasem u nas w II półroczu nie można przekroczyć 7 dni bo wtedy ominie człowieka nagroda nie za jeden a za trzy kwartały. Coś tu nie gra. I po trzecie — przecież nawet ten co choruje np. 26 dni przez pozostałe miesiące ten zysk wypracowuje. Dlaczego ma robić na innych? Czy nie sprawiedliwiej by było po prostu odjąć mu za te dni przechorowane? Przecież nie będąc w pracy i tak już traci. Nie ma chociażby premii specjalnej, odchodzi za ten czas „trzynastka”, czemu jeszcze „karać” w ten sposób?”

„Ten regulamin, który u nas obowiązuje zepsuł dużo krwi i wprowadza niepotrzebne zawiści wśród różnych zawodów, mimo że do niedawna byliśmy kolegami. Jednym z kryteriów otrzymania nagrody z zysku jest wypracowanie premii specjalnej za półrocz w wysokości trzech tysięcy sześciuset złotych. Wydawałoby się, że to niewiele, gdy tymczasem tak nie jest. My elektrycy zgadzamy się z tym, że podwoziowcy mają większe premie specjalne. To jest zasada. Nie mamy pretensji — praca cięższa. Dla nich jednak te 3 600 zł to żaden problem, dla nas, czy dla obrzędnych tak, bo wystarczy, że jest miesiąc urlopu, w drugim parę dni chorobowego i już diabli wzięli nagrodę. Według nas powinni być różne kryteria dla różnych grup zawodowych”.

„Powinno być różnicowanie w kwotach — co do tego nie mamy wątpliwości. Dlaczego jednak różnicować zawody? Siac nienawiść? Przedtem elektryk mi pomógł, teraz powie, bierzesz tyle, to męczę się sam. Najbardziej jednak chyba pokrzywdzone są obrzędne, a ich praca też przecież jest potrzebna”.

„Powinno być 40 proc. premii stałej a inne pieniądze to premia uznaniowa. Tak byłoby najlepiej”.

„Są bardzo minimalne różnice w stawkach tych co pracują lata całe i tych co dopiero przyszli do pracy. Nie mówię, że wszyscy nowi pra-

wić jakąś część w zespole — tak zresztą mówi logika i etyka, ale znalezienie usterki i naprawa zajmą mi więcej czasu niż wymiana całego zespołu. Zresztą jeżeli więcej zrobię, więcej autobusów do planu. Dla mnie i dla zakładu czysty zysk, a że potem prawie dobre części na śmietniku, że przedsiębiorstwo wehłania więcej niż inne tego typu części zamiennych? Ja robię to za co mi płacą? Mówi mi pani to niemoralne. Zgoda. Mnie nawet na to krew zalewa, ale tak robię bo na tym zarobię. Za oszczędności nikt mi nie płaci, przeciwnie, jak będę słuchał sumienia — stracę. Jedno wiem. Gdybym miał prywatny zakład albo w tym miał coś do powiedzenia, w życiu bym na to nie pozwolił. Jakie kryteria by były dobre? Jak mam tu robić i za kogoś ustalać, to po co ten cały nadzór czy dozór? Biorę jedną pensję”.

I ostatnia już wypowiedź. Tym razem kierowców.

„Niech nam pani powie, co to za sprawiedliwość. Ten oto kolega nie dostał podwyżki grupy, bo miał naganę za bumelkę. Zgoda, nie ma ani on, ani ja o to pretensji. Ale inny kierowca (tu padło nazwisko — nie podaję, bo fakt nie sprawdzałam), został przyłapany na picu wódki w zakładzie. Pomijam, że za to powinno się wyłatywać z pracy — on dostał naganę. Przyszedł podział zysku, karę anulowano. Były powody? Może, tylko jakie tego nam nikt nie chce wyjaśnić”.

Trudno nie przyznać racji moim rozmówcom. Tym bardziej, że stoją na stanowisku, iż płacić nie można jednakowo i równo wszystkim. Chęć godziwej zapłaty za ciężką pracę, ale chęć także dobrych kryteriów oceny tej pracy. Wprawdzie jeden z kierowców w Bielicach — bo o tym zakładzie pisałam — powiedział, że nie jest to zupełnie tak, że wypracować 3600 zł premii specjalnej za pół roku każdy ma możliwość, ale ludzie uważają inaczej. Nie moją rzeczą jest oceniać z tej strony ich wypowiedzi. Jedno jest pewne. Jeżeli wszystko pójdzie dobrze do podziału będzie trzy razy więcej pieniędzy. Trzeba w takim razie regulaminy przeanalizować jeszcze raz, by przekonać ludzi, że warto dobrze pracować.

FILOMENA SERWIN



Brak zaangażowania w jakościową dobrą pracę. Świadczą o tym chociażby nie najlepiej regenerowane części zamienne do autobusów. Właśnie takie sprawy działają destruktywnie na pracownikach wykonujących naprawy w naszej Zajezdni. Poza tym, niewłaściwa dystrybucja części zamiennych i nie najlepsza informacja między magazynami — technik z ZAB.

*

Zadymiona spalinią hala napraw. Pomimo dyscypliny zakładania węży i przy pracujących wentylatorach zadymienie hali jest dość znaczne. Również brak części zamiennych i zła jakość tych zregenerowanych, na przykład, skrzynek sterowniczych pieców CO. Takich zresztą wymieniania by można dużo. I, co ciekawe, jedna partia jest dobrze zregenerowana, druga do niczego — elektryk z ZAB.

*

Złe jakościowo miotły, które mają tylko po parę pretów i szybko się niszczą. Brak odpływu krątek w kanałach przeglądowych, które przez to często się zatykają. Stoimy nieraz po kostki w wodzie i nie mamy jej jak wyczerpywać. Brakuje nam czyściwa i proszków. Przez dwa miesiące nie było ścierek w magazynie — obrzędne z ZAB.

*

Po każdej przerwie posiłkowej trzeba gruntownie sprzątać. Nie ma co ludzi chwalić, że zachowują czystość. Zresztą, jak kto utrzy-

muje w domu porządek to w pracy również, no i odwrotnie — sprzątająca jadalnie z ZAB.

*

Złe usytuowane przystanki, na przykład linii „153” przy ulicy Piasta Kołodzieja. Tam, gdzie z jednej i drugiej strony są zatoczki, podczas gołodzi nie można się w tym miejscu zatrzymać. Przy Alei Róż w kierunku Lenina przystanek jest na słupie pomiędzy drzewami i wcale go nie widać. A znów jadąc z końcówki Azorów w kierunku Wrocławskiej przy nowym budynku MPO, gdzie stoją duże samochody tego przedsiębiorstwa, brakuje nam już miejsca do wykręcenia wozem — kierowca z ZAB.

*

Zabierają nam linię „125”, a dają „130” i „150”. Dlaczego? Przecież na linii „125” dajemy sobie radę Berlietami, a pod wiadukt na linię „130” nadają się tylko Jelcze i na „150” również, ponieważ w niektórych miejscach jest tam bardzo wąsko. Niech najpierw zabiorą nam linię „139”, bo na niej w autobusach dzieją się dantejskie sceny z powodu olbrzymiego wypełnienia — kierowca z ZAB.

*

Nie tyle przeszkadza, co szkodzi zdrowiu. Nie tylko zresztą mnie, innym również, a ci, którzy palą papierosy w ogóle o to nie dbają; siedzimy w kłębach dymu — młoda, ładna dziewczyna pracująca w biurze przy ulicy Brożka.

LISTY
OPINIE
POLEMIKI

Na łamach „Sygnałów MPK” nr 8/216, w artykule pt. „Rekordziści na Berlietach” poruszono między innymi sprawę niektórych wyników technicznych ważnych przy eksploatacji autobusów Berliet. Komentarz do tego artykułu zamieścił „Głos Jelsza” w nr 13/437. Z artykułu wynika niezrozumienie i wypaczenie pewnych określeń zawartych w instrukcji obsługi, które pragniemy wyjaśnić.

Smarowanie silnika

W instrukcji obsługi autobusu PR 110U wyd. 79 rok, na str. 73, opisano sposób wymiany oleju. Po czynności napełnienia silnika olejem, zawarto treść: „sprawdzić po-

ziom, który powinien sięgać górnej tulei na wskaźniku”. Należy dodać, że na wskaźniku określony jest również minimalny poziom oleju (dolna tuleja). Nie wolno dopuścić, by ilość oleju obniżyła się poniżej poziomu minimalnego. Każdy dobry kierowca wie, że zapewnienie tego wymogu będzie zawsze pewniejsze, gdy ilość oleju na wskaźniku będzie wyższa o 15 do 20 mm od poziomu minimalnego.

Aby zapobiegać eksploatacji silnika z poziomem oleju poniżej niezbędnego minimum, producent silników WSK Mielec w silnikach wyprodukowanych po 1. 12. 1979 r. podniósł minimalny poziom w misce oleju przez przesunięcie dolnej tulejki na wskaźniku o 10 mm w górę, o czym powiadomił przedsiębiorstwa komunikacyjne z zaleceniem wdrożenia zmiany przez użytkowników na autobusy wyprodukowane przed 1. 12. 1979 r.

Instrukcja obsługi autobusu

w czynnościach obsługi codziennej „OC” nakłada na kierowcę obowiązek codziennej kontroli poziomu oleju. Nie chodzi tu o sprawdzenie czy oleju w silniku nie jest za dużo, lecz by poziom ten był zawsze wyższy od minimalnego. Nie ma również sensu, by silnik napełniać olejem powyżej stanu maksymalnego.

Temperatura silnika

Producent silnika zastosował termostat o początku otwarcia w temp. 75°C i pełnym otwarciu w temp. 85°C. W tym też zakresie producent zaleca eksploatację silnika. Informację powyższą zawarto w instrukcji obsługi autobusu PR 110U (na str. 66).

Należy również wspomnieć, że producent silnika w warunkach technicznych dopuszcza temperaturę maksymalną chwilową do 95°C. Trudno się zgodzić z wywodem zamieszczonym w „Sygnałach”, że założenia techniczne odnośnie

temperatury silnika winny uwzględniać jedynie temp. 70°C, gdyż przy 80°C silniki „leca”. Silniki pracują w różnych warunkach obciążenia, temperatury zewnętrznej i przy różnych umiejętnościach kierowców. Przyjęty zresztą zakres temperatur w przybliżeniu odpowiada zakresowi dla większości silników stosowanych w autobusach i samochodach ciężarowych.

„Dyrektor Ośrodka
Badawczo-Rozwojowego
inż. Henryk Orzechowski

OD REDAKCJI:

Publikując powyższy list, nie możemy podjąć fachowej polemiki. Możemy natomiast, zapewnić, że naszymi informatorami też byli fachowcy. Określenie racji pozostawiamy więc zainteresowanym — a byłibyśmy wdzięczni za podzielenie się uwagami na te problemy na naszych łamach.



JANUSZ RZYMEK — kierownik Działu Ogólnego. Człowiek do wszystkiego. Rozprawia nawet Informator MPK o nazwie „Sygnały Tygodnia”. Dwoi się i troi, aby wszystkich zadowolić.

Fot. CZESŁAW DYŁOWICZ

KOMUNIKACYJNY
KOSZMAR KRAKOWA

(Dokończenie ze str. 1)

latach odbyły się już 2 konferencje o podobnym do dzisiejszej charakterze, a w 1977 r. nawet dobór tematyki referatów i ich autorów był zbliżony do dzisiejszego”.

Co dały nam te konferencje? Ile zyskała na nich komunikacja miejska? By zobrazować sytuację komunikacji posłużyć się przykładami z referatu Mariana Dudka, zastępcy dyrektora ds. ruchu w MPK i Kazimierza Gorasa z Urzędu Miasta Krakowa:

„W 1970 r. władze Krakowa wraz z MPK podjęły próby zdiagnozowania spiętrzenia przewozowych poprzez program zmian godzin rozpoczynania pracy. Zarządzenie prezydenta m. Krakowa objęło prawie 600 zakładów pracy z założeniem obniżenia poziomu chwilowych spiętrzeń ruchu pasażerskiego w poszczególnych kwadransach szczytu porannego o 2–28 proc. Część efektów uzyskanych na początku została zniwelowana przez okresowe pogorszenie się zdolności przewozowej komunikacji miejskiej, ...część zakładów pracy wylamała się później spod Zarządzenia”.

Ostrzeżenie

„Układ tramwajowy nie obejmuje wszystkich znaczących obszarów koncentracji ruchu, m. in. północnego i południowego pasma nowych osiedli mieszkaniowych. Układ ten nie nadążał w swym rozwoju za rozbudową miasta (...) Po wprowadzeniu do ruchu nowego taboru autobusowego (...) o większych gabarytach, nieodpowiednie parametry geometryczne pętli końcowych czy niektórych skrzyżowań uniemożliwiły skierowanie większej liczby taboru dla poprawy warunków przewozowych. Większość dworców autobusowych ma lokalizację tymczasową i prowizoryczne wyposażenie. Układ zasilania tramwajów na licznych odcinkach znajduje się na granicy swej wydajności i nie pozwala na większe zmiany w rozkładzie ruchu pociągów, łączna moc wagonów silnikowych kursujących w godzinach szczytu wynosi 60 MW, a moc zainstalowana w podstacjach — 41 MW, a więc tylko 68 proc. mocy silników. Średnia długość odcinków za-

silania wynosi 1200 m, maksymalna sięga także i 2952 m, zalecana jest natomiast 800–1000 m. (Co to oznacza? Ni mniej, ni więcej tylko groźbę pożarów tramwajów — F. S.) Przeciążenia odcinków zmuszają bowiem do zwiększenia nastaw prądowych powyżej istniejących wartości prądów zwarcia”.

W razie awarii zbyt przeciążony automat „nie wyczuwa niebezpieczeństwa”, nie wybija więc i... No cóż, nie chcę wywoływać wilka z lasu, ale pożar tramwaju z pasażerami w Krakowie to nie fantazja, a fakty. Jeżeli dodam, iż „na niektórych odcinkach zdarzają się nierzadko zapalenia zbliżone do fizycznych możliwości (nawet do 10 osób na 1 m²)”, nie trzeba mieć wielkiej wyobraźni, by przewidzieć skutki tego typu awarii. Tylko że tutaj bardziej nawet od wyobraźni (skoro na nią liczyć nie można) potrzebne są decyzje budowy nowych podstacji. Nie będę rozpisywać się o tym, że krakowskiej komunikacji nie uzdrowi nowy tabor. Bo tak zaplecze tramwajowe, jak i autobusowe dawno „przeszły” swoje normy pojemności, nie ma więc gdzie nie tylko naprawiać, ale i ustawiać taboru. Kraków w swej starej części już się dławii zarówno komunikacją zbiorową jak i indywidualną, natomiast nowe osiedla nie mają ani nowych torowisk dla tramwajów, ani miejsc postoju dla autobusów.

JEŻELI JUŻ TERAZ NIE PRZYSTAPI SIĘ DO PRZEBUDOWY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO, NIE TRZEBY BYĆ JASNOWIDZEM ANI WYBITNYM SPECJALISTĄ, BY PRZEWIDZIEĆ KATASTROFĘ.

Tymczasem...

plan ogólny zagospodarowania przestrzennego Krakowa przewidywał na 1980 r. tramwaj jako główny środek transportu oraz koleję i autobus jako środki pomocnicze. Zakładano więc, że powinien on podlegać stałej modernizacji taboru, torowisk i sieci. Do 1980 roku miało nastąpić przekształcenie układu przez przeniesienie centralnego pierścienia tramwajowego z pierwszej na drugą obwodnicę. Miały powstać dwie nowe linie tramwaju bezkolizyjnego

w Śródmieściu. Zaplanowana sieć miała sprostać potrzebom miasta o zakładanej na 1980 r. liczbie mieszkańców 750 tys. Tymczasem rok 1980 minął dość burzliwie — szkoda, że nie dla komunikacji — ludność Krakowa wynosiła prawie 716 tys., a z zakładanego o 64 km przyrostu linii tramwajowej zrealizowano 24 kilometry. Do roku 1980 były jeszcze dwa inne plany rozwoju Krakowa. Nie będę ich tu opisywać, mimo że wszystkie zakładały znaczny rozwój komunikacji tramwajowej. Niestety, były i zostaną tylko planami.

Nasze ustawodawstwo mogłoby chyba być wzorem dla innych krajów, jeśli chodzi o ochronę środowiska i zabytków. Tylko co z tego? Z wielkim mozołem — nie tylko środkami miejscowymi zresztą — odnawiamy czy też jak kto woli rewaloryzujemy Kraków. I całe szczęście, bo za kilka lat nie byłoby co odnawiać. Zapomniano jednak o usuwaniu przyczyn rozlatywania się zabytków, a jedną z nich — i to ważną — jest komunikacja zarówno zbiorowa jak i indywidualna. Tymczasem, przebudowa węzła komunikacyjnego ciągle tylko w planach. A może właśnie od tego trzeba by zacząć? W Krakowie dyskutujemy i stale... umieszczamy w planie.

Tunel widmo

W ukończonym w 1978 r. Planie Ogólnym Krakowskiego Zespołu Miejskiego przewidziano docelowo w Krakowie szybką koleję miejską opartą na dwóch liniach metra. W latach 60-tych urbanisci krakowscy uznali budowę nowej, wysokosprawnej linii tramwajowej W-Z (Rondo Mogiłskie — Dworzec Główny — ul. Karmelicka), w skład którego wchodził zespół dworców PKP, PKS i LOT. W roku 1973 rozpoczęto realizację centrum, w którym tunel tramwajowy obok tunelu drogowego stanowił jeden z elementów inwestycji. Całość zamierzenia miała się zakończyć w 1985 r. Niestety, realizacja odbiegła od zamierzeń i do roku 1981 wykonano zaledwie 12 proc. planu. Jednocześnie usiłowano odstać od budowy tunelu tramwajowego. Na szczęście odrzucono tę propozycję i bu-

dowa tunelu tym razem ma być zakończona do 1990 roku. Ba, w budowie systemu szybkiej kolei miejskiej w Śródmieściu zaangażowani byli nawet specjaliści z Norimbergi. „Wszystkie dotychczas ukończone prace projektowe nad krakowskim tramwajem szybkim dotyczą obszaru śródmiejskiego. Jednak poza wschodnią częścią odcinka trasy W-Z żadne z opracowań nie wyszło poza studium czy koncepcję. Równocześnie realizacja jedynego gotowego projektowo odcinka przebiega w sposób niezwykle oporny”. Kwintesencją stwierdzeń Stanisława Albrichta z Biura Rozwoju Krakowa, którego tu cytowałam, jest refleksja: „przyczyn należy szukać w braku wiary w powodzenie przedsięwzięcia ze strony władz miasta, a tym samym braku silnego koordynatora całości prac”. Czy trzeba tu coś dodawać?

Dwa kilometry

Zgadzam się z autorami referatu, A. Rudnickim z PK i J. Friedbergiem z Instytutu Kształtowania Środowiska, że aby realizacja zadań komuni-



kacyjnych mogła być zadowalająca „nie powinna być warunkowana realizacją innych robót w ramach większego przedsięwzięcia” (centrum dworcowe). Natomiast dla mnie nie jest argumentem, że „realizacja zadania nie powinna wiązać się z potrzebą stosowania techniki wykonawczej o poziomie wielokrotnie przewyższającym obecnie osiągnięty”. Po pierwsze, metro to żadna nowość w świecie schyłku XX wieku, a po drugie, kiedy to i jaką techniką budowano piramidy? Jakim poziomem techniki dysponowali średniowieczni i renesansowi budowniczowie? A starożytne akwedukty? Zresztą są i czasy prawie współczesne, tyle że

z końca ubiegłego stulecia — chociażby metro londyńskie. A zniszczone wojną domową młode państwo radzieckie w roku 1935 miało lepszą technikę od naszej współczesnej. W Moskwie oddano do użytku 11,6 km metra w ciągu dwu lat. My zaczęliśmy budowę w 1973 roku, obecnie jest 1982, nie zbudowano jeszcze nic, a planuje się na 1990 r. odcinek „a” 2-kilometrowy. No cóż, świat idzie naprzód.

Na konferencji sformułowano oczywiście wnioski, które uznały stan komunikacji zbiorowej w Krakowie za krytyczny. Postanowiono, że na obszarze Śródmieścia komunikację tramwajową należy sprowadzić do tuneli o parametrach premetra, a docelowy system komunikacji szynowej powinien być oparty na metrze i szybkim tramwaju. Stwierdzono także, między innymi, że „należy bezzwłocznie doprowadzić do pełnego uprzywilejowania komunikacji publicznej w obszarze centralnym”.

Sam Kraków, własnymi środkami problemu komunikacji nie załatwi, toteż jeden z wniosków mówi o koniecz-

ności nadania programowi rozwoju komunikacji mocy obowiązującej i że budowa tej komunikacji powinna wejść do planu centralnego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów.

Jak zaznaczyłam na wstępie konferencja spełni swoje zadanie, jeżeli wnioski z niej będą obowiązujące i nie będzie ona jeszcze jedną sztuką dla sztuki. Patronat nad konferencją i sekretarza KK PZPR, prezydenta m. Krakowa J. Gajewicza, pozwala chyba mieć nadzieję, że te same problemy, tyle że zwielokrotnione przez wiek, nie będą dyskutowane na dwustulecie komunikacji.

FILOMENA SERWIN

Listopad

Kronika wypadków

Motorniczy z ZTH Ryszard Grabowiec w dniu 1 listopada, prowadząc tramwaj linii „4” w kierunku Osiedla Widok, nie udzielił pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu torowisk w ulicy Ujastek, motorniczemu „14” jadącemu w kierunku zajezdni. W wyniku zderzenia obu wozów motorniczy R. Grabowiec doznał ogólnych potłuczeń ciała. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Mechanik napraw pojazdów samochodowych ze ZNA Robert Szuba w dniu 9 listopada przestawiał skrzynię biegów. Robił to zresztą prawidłowo ale przy dziesiątej z kolei, stojąc od strony mechanizmu zmiany biegów prawą ręką ułmiał na łączniku wałka napędowego, lewą zaś na krawędzi skrzyni biegów, co spowodowało obrocenie się łącznika, a ten z kolei spowodował utratę punktu podparcia skrzyni w prawej ręce. W następstwie tego wszystkiego skrzynia spadła na posadzkę, przyniósł ją R. Szuba prawą dłoń. Poszkodowany doznał złamania kości piątego palca prawej dłoni. Wina pracownika. Zwolnienie lekarskie — 13 dni.

Kierowca z ZT Kazimierz Tomasik, prowadząc w dniu 9 listopada Fiata 125 p, na skrzyżowaniu przy moście Powstańców Śląskich zderzył się z jadącym naprzeciw kierowcą Fiata 126 p. Winę za wypadek ponosi kierowca wozu prywatnego, który wykonując manewr skrętu na most, wymusił pierwszeństwo przejazdu. Kierowca K. Tomasik doznał ran ciętych i tłuczonych głowy. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

Z okazji zbliżającej się Gwiazdki Dział Kultury, Sportu i Turystyki przygotował szereg atrakcyjnych imprez aby dostarczyć radości naszym najmłodszym. Oto nasze propozycje:

19 XII godz. 12.15 — „Królewna i echo” — pełna przygód i niespodzianek opowieść o tym jak uratować pokój pomiędzy dwoma królestwami.

GWIAZDKOWE propozycje

19 XII godz. 15.00 — „Czekoladowa Kasia” — uroczyste wierszyki i piosenki Jerzego Harasymowicza dla najmłodszych dzieci.

26 XII godz. 17.00 oraz 29 XII godz. 17.00 — „Królewna Śnieżka” — cudowna baśń braci Grimm o pięknej Śnieżce, Królewiczu i złej Macosze. Zapraszamy więc najmłodszych do teatru „Groteska”. Bilety dla Zakładów odbierają członkowie Komisji Społecznych w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki. (A.S.)

Uczeń klasy II o kierunku mechanik kierowca Sławomir Pietras w dniu 9 listopada podczas ustawiania w ZT pojemników na śmieci, doznał przciśnięcia palca wskazującego lewej ręki. Wina — nieostrożność poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

Motornicza z ZTH Krystyna Jarzębak w dniu 10 listopada już po pracy biegła do nadjeżdżającej na przystanek „22”. Tuż przed wartownią, przy bramie wyjściowej z Zajezdni potknęła się, straciła równowagę i upadła, doznała stłuczenia kolana lewej nogi. Wina poszkodowanej — pośpiech i niezachowanie należytej uwagi. Zwolnienie lekarskie — 12 dni.

Kierowca z ZAC Tadeusz Sordyl jadąc Ikarusem w dniu 10 listopada, zauważył na wskaźniku gwałtowny wzrost temperatury silnika. Zatrzymał się i żeby uniknąć uszkodzenia obwodu chłodzącego silnik, postanowił zmniejszyć temperaturę i ciśnienie układu, przez otwarcie korka zamykającego zbiornik cieczy chłodzącej. Po odkręceniu korka doznał poparzenia płynem chłodniczym i parą dymu i przedramienia lewej ręki. W wozie stwierdzono awarię mechanizmu układu samoczynnie regulującego temperaturę silnika. Zwolnienie lekarskie — 10 dni.

Specjalista ds. gospodarki materiałowej ze ZNA Andrzej Olszański, przechodząc w dniu 16 listopada przez chodnik, wzdłuż budynku kierownictwa Zakładu, wpadł lewą nogą do połowy otwartego i nie zabezpieczonego otworu studzienki CO, doznając rany ciętej lewej nogi oraz pęknięcia

kości miednicy. Wina pracowników ZB, którzy pozostawili nie zabezpieczony otwór. Poszkodowany przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

Mechanik samochodowy z ZAW Maciej Słęczek, przechodząc w dniu 18 listopada obok stanowiska montażu silnika, został uderzony przypadkowo wiertłem przez drugiego pracownika — Piotra Czaję, który zeskakiwał z silnika. Poszkodowany doznał skaleczenia prawej dłoni. Zwolnienie lekarskie — 4 dni.

Motorniczemu z ZTP Romanowi Węgierskiemu w dniu 20 listopada podczas jazdy „8” w kierunku Osiedla Widok wpadł do oka obce ciało. Brak winy. Zwolnienie lekarskie — 4 dni.

Kierowcy z ZAW Andrzej Szczepkowski i Jan Kowalik, prowadząc w dniu 24 listopada autobusy, nie zachowywali należytych środków ostrożności i najechali na tyły samochodów ciężarowych. Do wypadków doszło na wiadukcie kolejowym ulicy Kamińskiego, około godziny 8.00 podczas gęstej mgły. Winę za zaistniałe wypadki ponoszą poszkodowani, a zespół powypadkowy uznał rażące nieprzestrzeganie przepisów jazdy. Zarówno jeden jak i drugi kierowca doznał stłuczenia palców lewych rąk na skutek docięnięcia kół kierownicy do deski rozdzielczej — przycisków drzwi. Różnica w czasie między jednym, a drugim wypadkiem wynosiła 20 do 30 minut. Obaj kierowcy przebywają jeszcze na zwolnieniach lekarskich. Ale nie był to jeszcze koniec kraksy na drodze, bo oto na jeden z wymienionych wyżej wozów, najechał kolejny autobus MPK. Jego kierowca na szczęście nie doznał żadnych obrażeń ale wóz został uszkodzony.

(M.B.)

KIERMASZ

Jak my przeżyjemy ten dzisiejszy kiermasz? Żeby nas tylko nie pobili przy okazji. Tak mniej więcej wyglądało oczekiwanie pań bibliotekarek: Danuty Skulimowskiej i Anny Ryko na rozpoczęcie kiermaszu, 1 grudnia br., w zakładowej bibliotece. Kolejka pod drzwiami bardzo nieufnie obserwowała moje „przepychanie” by być bliżej bo chcę tylko widzieć. Okazało się, że fotoreporter miał mniejszą siłę przebicia i zdjęć musiał robić z boku bo na czoło się nie wyforsował. Ja wprawdzie tyłem do stoiska ale byłam tuż, tuż pierwszych rzędów.

Kiermasz był organizowany pod katem Mikołaja, toteż wybór bajek i literatury młodzieżowej był duży, zresztą wszystkie pozycje były „do kupienia” i aż serce się krajało, że człowiek tak tyłem do kultury i wyrwać nic nie może. Na kiermaszu utargowano 24 tys. zł. Jak na godzinę handlowania to wiele.

Wprawdzie były głosy, że „kiepsko to wszystko zorganizowane, bo nie ma możliwości wziąć książki do ręki i pooglądać”. Ale moi drodzy, chciałam przypomnieć, że kiermasz to jednak nie księgarnia, gdzie dostęp do książki jest dobry, wybór jednak żaden. Interesujących pozycji brak bowiem od dawna. Po drugie, panie bibliotekarki są za książki odpowiedzialne materialnie, a z doświadczenia już wiedzą, że jeżeli książki „idą w tłum”, nie zawsze z tego tłumu wracają pieniądze. Panie już wielokrotnie płaciły za „miłośników” książek i to nie dziesiątki, a setki złotych. Prawdą też jest, że organizowanie kiermaszy to nie ich zakres obowiązków a dobra wola. Lubią książki i chciałyby nam je przybliżyć, nie tylko pożyczając je, ale także umożliwiając zakup. Dzięki im za to, że wszystkie pozycje były trafione, bo do kupienia. (F.S.)

głębszych. Rezultat: dyscyplinarnie zwolnienie.

MPK uzyskało przydział 30 tysięcy dolarów na zakup części zamiennych do Berlietów. Zamówiło je więc, przyjechały do Warszawy, lecz tam ugrzęzły, bo... bank nie dysponuje gotówką na zapłacenie.

nia i wyposażenie, (choćby trzy lustra, nie mówiąc już o papierze toaletowym czy ręcznikach). Plaga też jest dewastacja nowych pomieszczeń i urządzeń.

Kierowca z ZAW, Zenon Musiał, będąc na rezerwie „nudził się” na końcuce, więc skoczył sobie na kilka

KLUB

HONOROWYCH DAWCÓW KRWI

Mija 20 lat od czasu, kiedy na wezwanie stacji krwiodawstwa Akademii Medycznej 12 członków zakładowego koła PCK oddało krew. Na kolejne wezwanie do oddania krwi zgłosiło się 27 członków ZMS ofiarowując swoją krew dla ratowania jednej z pracownic MPK.

Te wydarzenia, spopularyzowane przez Koło PCK, były przyczynkiem do utworzenia Klubu Honorowych Dawców Krwi. Wśród pierwszych działaczy Klubu byli m. in. Tadeusz Paleczny, Klemens Kuś, Stanisława Budzoń, Jadwiga Motyka-Rudnik. Patronat nad działalnością Klubu objęła organizacja młodzieżowa, początkowo ZMS a aktualnie ZSMP.

Właśnie 27.11. wspólnym staraniem Zarządów Zakładowych PCK i ZSMP zorganizowane zostało spotkanie krwiodawców z kolektywem dydaktycznym MPK przy lampce wina, natomiast w godz. przedpołudniowych odbyła się pierwsza od wielu lat akcja krwiodawstwa w MPK.

Spotkanie rozpoczęło się od b. efektownego występu artystów Estrady Krakowskiej którzy dedykowali swój program honorowym krwiodawcom.

Następnie przewodniczący Komisji Krwiodawstwa ZK PCK prof. Marian Doleżał wręczył dyplomy honorowe ZK PCK dla: Miejskiego Przedsiębiorstwa Kmunikacyjnego, Klubu „HDK” oraz Tadeusza Walczaka działacza PCK i Klubu HDK. Prof. Doleżał wręczył też odznaki „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi”, które otrzymali: Adam Gajda, Mieczysław Kopciuch, Kazimierz Krauze, Ignacy Mirek, Andrzej Suwała, Marek Swornik, Tadeusz Walczak i Adam Wierzbka.

Następnie wręczone zostały dyplomy i nagrody, wśród wyróżnionych złotym dyplomem „HDK” znalazł się m. in. Władysław Mikołajski rekordzista Klubu, który oddał honorowo niemal 50 l. krwi, nagrody pieniężne otrzymało 45 honorowych krwiodawców. Dyplomy i nagrody wręczali: z-ca dyrektora MPK Zdzisław Skubieda, pełnomocnik KOK płk. Jan Zurawski oraz prezes PCK Tadeusz Walczak, który wręczył również prezowy Klubu HDK puchar ufundowany przez zakładowe koło PCK dla Klubu Honorowych Dawców Krwi z okazji XX-lecia działalności Klubu.

(T.W. i W.M.)

KRONIKA ZSMP

Zebrania

● Pod hasłem „Mój głos w sprawie pokoju” przebiegła w MPK w dniach 17—19 listopada „Dekada kół ZSMP”. Podczas zebrania we wszystkich kołach odczytano m. in. list do młodzieży Jerzego Jaskierni — przewodniczącego ZG ZSMP, a także przyłączono się do apelu Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej „O pokój i odprężenie międzynarodowe”.

● Podczas zebrania dyskutowano nad aktualnymi problemami młodzieży, wśród których dominowały: umocnienie organizacji i urozmaicenie form jej działania, budownictwo patronackie, udział organizacji w zagospodarowywaniu strychów i innych pomieszczeń na mieszkania rotacyjne, poszerzenie procesów adaptacji poprzez częstsze spotkania kierownictw z nowymi pracownikami, działalność Klubu Honorowych Dawców Krwi, praktyczna nauka zawodu i in.

Szkola Aktywu

● W dniu 24 listopada br., odbyła się uroczysta inauguracja roku szkolnego Zakładowej Szkoły Aktywu ZSMP, podczas której przedstawiony został program pracy na cały rok, a koncentrował się on będzie na następujących tematach: najnowszej historii Polski Ludowej, szkoleniu organizacyjnym i udziale młodych w reformie gospodarczej. W szkoleniu uwzględni się również uczniów—członków Koła ZSMP z Przyszakładowej SZS MPK.

W inauguracji roku szkolnego Zakładowej Szkoły Aktywu ZSMP m. innymi udział wzięli wiceprzewodniczący ZD ZSMP z Podgórza Krzysztof Knapik.

(M.B.)

Inicjatywy

● Członkowie koła ZSMP

w Zakładzie Taksówek wystąpił z inicjatywą ufundowania książeczki mieszkaniowej dla dziecka tragicznie zmarłego niedawno pracownika ZTX.

● Koło ZSMP w Zakładzie Transportu podejmuje opiekę nad Domem Dziecka przy ul. Parkowej.

Zmiany organizacyjne

● Przewodniczącym koła XV w ZEA Wola Duchacka wybrany został Ryszard Musiał, natomiast w kole VII w ZEA Bieńczyce przewodniczącym wybrano Kazimierza Pawlika.

Sport

● Zarząd Krakowski ZSMP organizuje w okresie styczeń—luty 1983 r. turniej piłki nożnej drużyn 7-osobowych.

● Wszyscy chętni do udziału w tym turnieju proszeni są o zgłoszenie się do 13 grudnia w ZZ ZSMP, ul. Brożka 3, pok. 234, tel. wewn. 2.

● Zarząd Dzielnicy ZSMP Kraków-Podgórze organizuje w styczniu 1983 r. turniej siatkówki. Wszyscy chętni do udziału w turnieju proszeni są o zgłoszenie się w Zarządzie Zakładowym ZSMP do dnia 30.12. br.

● Organizowany jest również turniej tenisa stołowego w IV kategoriach wiekowych. Zgłoszenia przyjmuje ZZ ZSMP do dnia 20.01. 83 r.

● Sympatycy brydża sportowego mogą do dnia 10.12 br. zgłaszać w ZZ ZSMP swój udział w turnieju organizowanym przez Zarząd Dzielnicy ZSMP Kraków-Podgórze.

Przypominamy: Zarząd Zakładowy ZSMP — Brożka 3 pokój 234, tel. wewn. 2. Zapraszamy wszystkich do udziału w tych imprezach.

Sensacyjki z terenu

Nocą z 4 na 5 grudnia spłonął na terenie ZTH wagon tramwajowy (102Na). Szybka akcja gaśnicza uchroniła inne wagony. Przyczyną pożaru była specjalna komisja.

Masowo giną w nowych obiektach — zaplecze socjalno-magazynowe ZTH i biurowie Zarządu — urzędze-

Zanim ruszysz slalomową trasą

Narciarski „test Światowida“

Tradycyjnie przypominam braci narciarskiej o zbliżającej się zimie. Jeśli nie mieliście okazji odpowiednio przygotować się kondycyjnie do sezonu, to już ostatni dzwonek. Zwykła poranna gimnastyka, spacer, marszobieg i biegi, to najprostsze naturalne formy, nie wymagające uczenia się specjalnych technik, najekonomiczniejsze z punktu widzenia oszczędzania czasu, wyboru dowolnej chwili. Jeżeli te wszystkie propozycje nie są ci obce — stosujesz je na co dzień — ehcesz sprawdzić swoje przygotowanie do sezonu zimowego — proponuję tradycyjny „test Światowida”. Przeprowadzić go można w każdym mieszkaniu, zastąpić może w ostateczności codzienną gimnastykę poranną. Test ten to forma zabawy, niemniej ćwiczenia mają charakter siłowo-wytrzymałościowy, należy więc rozłożyć siły na całość testu, by nie „spuchnąć” w połowie.

Przed testem obowiązkowo wykonujemy ogólną rozgrzewkę, w której możemy wypróbować poszczególne ćwiczenia bez liczenia punktów, tak byśmy wiedzieli co nas czeka. Test składa się z 6 ćwiczeń wykonywanych na czas przez 30 sekund każde (oprócz ostatniego) z przerwa-

mi na odpoczynek też po 30 sekund. Jeśli uzyskasz w ogólnej punktacji wynik 140 punktów — gratuluję — jeśli mniej, trenuj codziennie intensywnie powtarzając przedstawione ćwiczenia jako minimalną porcję treningową.

A więc licząc punkty, ćwiczymy 30 sekund, przerwa 30 sekund, w czasie jej trwania notujemy wynik. Ostatnie ćwiczenie trwa do zmęczenia. Sumujemy punkty w tabelce, oceniamy wynik.

A oto opisy poszczególnych ćwiczeń:

1. Waga biodrowa — klęk, kolana razem, ramiona założone z tyłu za głowę, siadamy na podłodze z lewej strony nóg, przenosimy biodra do siadu na podłodze z prawej strony nóg, za każdy siad liczymy 1 punkt.

2. Wysoki zjazd — wspierając się na oparciu krzesła wykonujemy wyskok w górę na wyprostowanych ramionach z równoczesnym podciągnięciem kolan do piersi, za każdy wyskok liczymy 1 punkt.

3. Pistolet — wspierając się na siedzeniach krzesła, wykonujemy przysiad na jednej nodze, drugą wyprostowaną unosimy nad podłogą, powrót do pozycji stojącej, zmiana nogi, powtórzenie

przysiadu na drugiej nodze, za każdy przysiad liczymy 1 punkt.

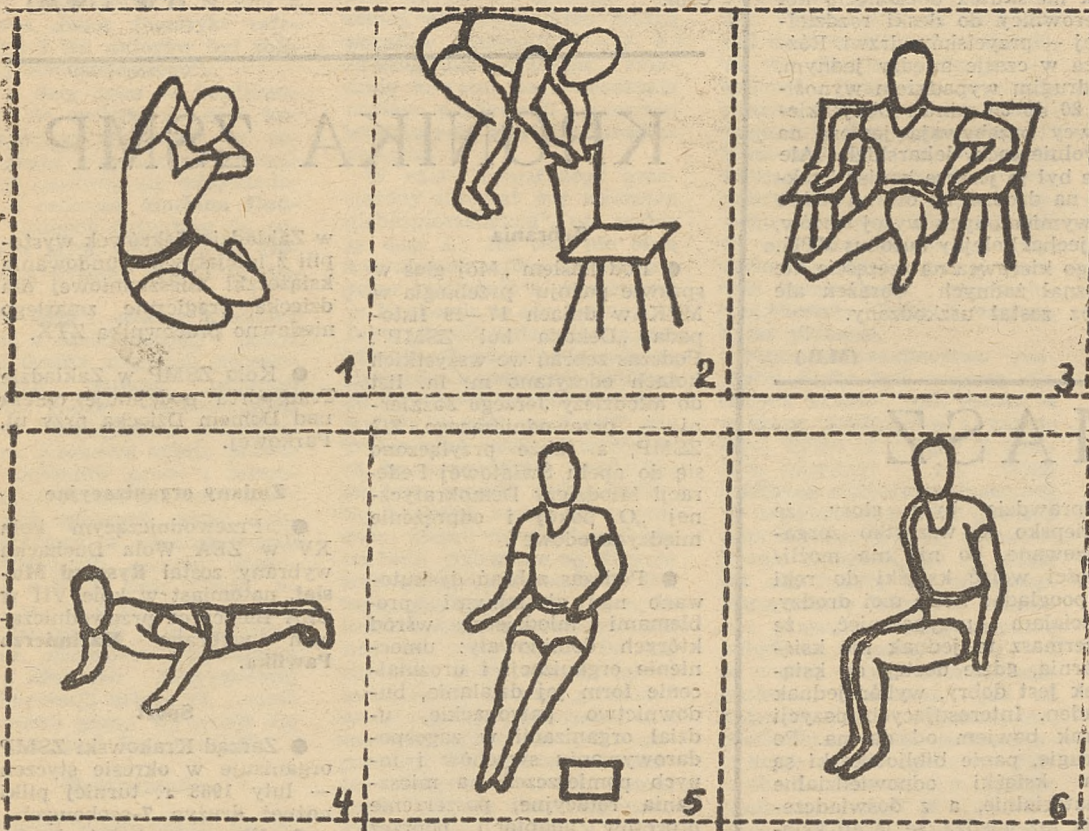
4. Pompki — opad w przód, wsparcie na ramionach i palcach nóg, tułów prosty, równoległy do podłogi, uginamy i prostujemy ramiona, za każde ugięcie liczymy 1 punkt.

5. Slalom skakany — na podłodze kładziemy przedmiot szerokości min. 30 cm (but, pudełko), przeskakujemy z jednej strony na drugą pozostawiając biodra możliwie nad przedmiotem, każdy przeskok to jeden punkt.

6. Pozycja 4 przy ścianie — z pozycji stojącej opieramy się o ścianę, ustalamy odległość stóp od ściany tak by zachować kąty proste w stawie kolanowym i biodrowym, z luzu opuszczamy ramionami wytrzymujemy w ćwiczeniu izometrycznym pozycję aż do zmęczenia mięśni, za każde 3 sekundy liczymy 1 punkt.

W przedstawionej tabelce podano minimalne punkty, które należy uzyskać by uznać się za dobrze przygotowanego do zimowych zjazdów. Limit ten wynosi 130 punktów. Życzę dobrej zabawy, do zobaczenia na pierwszej wycieczce narciarskiej.

Przedownik Narciarski PTTK
Z. FENRYCH



100 rocznica polskiego ruchu robotniczego otrzymała również i odpowiednią oprawę filatelistyczną w postaci okolicznościowych emisji znaczków pocztowych, datowników, wystaw i pokazów filatelistycznych.

Na jednym okolicznościowym znaczku wartości 6 zł



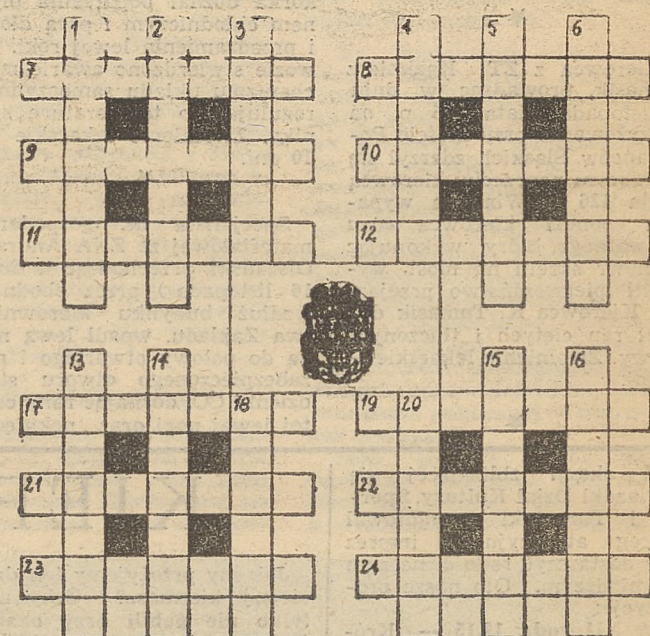
wydanym we wrześniu br. przedstawiono w charakterze symbolicznym manifestację robotniczą ze sztandarami, na których widnieją napisy „Proletariat” i „100 lat polskiego ruchu robotniczego”.

Z myślą o spopularyzowaniu wybitnych działaczy polskiego ruchu robotniczego wprowadzono ostatnio do obiegu emisję 5 znaczków pocztowych. Na znaczkach przedstawiono portrety: 5 zł — Norberta Barlickiego (1880—1941), 6 zł — Pawła Findera (1904—1944), 15 zł — Mariana Buczka (1896—1939), 20 zł — Cezaryny Wojnarowskiej (1861—1911) i 29 zł — Ignacego Daszyńskiego

(1866—1936). Reprodukcję dwóch znaczków zamieszczamy.



KRZYŻÓWKA NR 12



POZIOMO: 7) Wygląd, figura. 8) Ser z owczego mleka. 9) Most nie nad rzeką. 10) Południowy owoc. 11) Jedyny wykonawca. 12) Książka w wojsku. 17) Łódź ratunkowa. 19) Nota, ocena. 21) Doping dla wierzchowca. 22) Pradziad, przodek. 23) Pospolity chwast ogrodowy. 24) Dobrowolne datki na jakiś cel.

PIONOWO: 1) Teren ćwiczeń. 2) Tu wody nie noś. 3) Tkanina ze złotą nitką. 4) Ozdoba konia. 5) Imię męskie. 6) Wymuszanie pod groźbą. 13) Przyprawa. 14) Uczulenie organizmu. 15) Artysta. 16) Zastawa stołowa dla żołnierzy. 18) Świątynia japońska. 20) Strój noszony w starożytnym Rzymie.

TROCHE OPTYZMU WE WROCŁAWIU

650-tysięczny Wrocław od lat boryka się z niewygodną komunikacją miejską, czego przyczyną jest przestarzały układ komunikacyjny miasta, ciasne zaplecze techniczne, braki taboru, części zamiennych i ludzi. Obecnie jednak pojawiły się pierwsze oznaki poprawy sytuacji. Przybyło nowych autobusów przegubowych, poprawił się stan techniczny tramwajów, uruchomiono kilka nowych linii autobusowych i jedną tramwajową, w 4 niewłaściwych punktach miasta wprowadzono specjalne dyżury rezerwowych pojazdów, w budowie jest dwukilometrowy odcinek torów do zakładów „Predom”, dobiega końca budowa

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



pierwszej w powojennej historii Wrocławia zajezdni autobusowej, w budowie jest kolejna zajezdnia oraz nowa hala w warsztatach przy ul. Legnickiej. Natomiast nadal brakuje motorniczych, a także ogumienia, akumulatorów i niektórych innych części zamiennych.

BYŁBY PRZYDATNY RÓWNIEŻ U NAS

Konstruktorzy ze szwedzkiej firmy UNIKAT AB w Malmö

zbudowali przenośne urządzenia niewielkich rozmiarów, które znakomicie oczyszczają spaliny z trujących składników podczas napraw samochodów i autobusów w warsztatach i halach, gdzie nie ma instalacji odprowadzających spaliny. Katalityczny dopalacz spalin, który po prostu podłącza się do rury wydechowej, oczyszcza je w 95 procentach. Przed użyciem urządzenia należy rozgrzać za pomocą energii elektrycznej.

BĘDĄ ROZKŁADY ALE JEST WARUNEK

Wywieszone na warszawskich przystankach rozkłady jazdy obecnie najczęściej dezinformują pasażerów komunikacji miejskiej. W tej sytuacji prezydent stolicy, na zlecenie Wojewódzkiego Komitetu Obrony, zarządził, aby na wszystkich przystankach w Warszawie i miast województwa warszawskiego wywieszone zostały dokładne rozkłady jazdy. Do

końca br. muszą być zainstalowane rozkłady na przystankach autobusów pospiesznych, a do 31 marca 1983 r. na przystankach tramwajowych i pozostałych autobusowych. Wprowadzone rozkłady muszą być przestrzegane, choć WZK uzależnia to od poprawy zaopatrzenia w opony i akumulatory.

30-TYSIĘCZNY IKARUS

W połowie 1982 r. Węgry przekazali radzieckiemu importerowi ich autobusów 30-tysięczny „ikarus” zbudowany w fabryce w Szekesfehrvar. Współpracę handlową w tym polu rozpoczęto z ZSRR w roku 1967. Obecnie dostawy roczne wynoszą ok. 4500 sztuk.